




3 1761 11648571 5



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116485715>

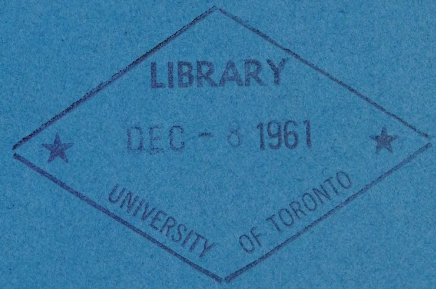
CAI
TA 71
-A 55

Canada Maritime Commission

Government
Publications

FOURTEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 29th, 1961



SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

PRICE 15 CENTS

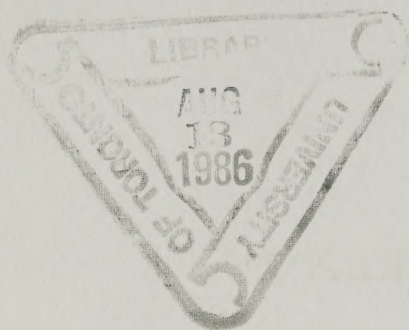
CAI
TA 71
-A 55

FOURTEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 29th, 1961

ROGER DUNHAM, F.R.S.C.
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY
OTTAWA, 1961

**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.**



ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY
OTTAWA, 1961

Price 15 cents. Cat. No. TMI-1961

The Honourable LEON BALCER, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa.

Sir,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the fourteenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1960, and March 31, 1961.

I have the honour to be Sir,

Your obedient servant,

A. WATSON,

Chairman.

OTTAWA,
June 29th, 1961.

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1960		March 31, 1961	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-Going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built cargo ships				
10,000 tonners.....	5	35,848	6	42,999
Other cargo ships.....	3	10,126	3	10,126
	8	45,974	9	53,125
Tankers.....	8	90,203	8	106,530
	16	136,177	17	159,655
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	54	167,383	50	154,364
Tankers.....	10	26,122	10	26,122
	64	193,505	60	180,486
<i>Lakes Fleet</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	233	853,450	206	891,265
Tankers.....	38	74,298	38	76,466
	261	927,748	244	967,731
SUMMARY				
Dry cargo and passenger ships.....	285	1,066,807	265	1,098,754
Tankers.....	56	190,623	56	209,118
	341	1,257,430	321	1,307,872

SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY

Retained under U.K. Registry.....	19	135,534	15	106,989
Transferred to U.K. Registry.....	11	80,726	7	47,010
Supply ships on loan.....	5	36,381	5	36,381
	35	252,641	27	190,380

FOURTEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This report covers the period from April 1, 1960 to March 31, 1961, except where otherwise indicated.

Table I, opposite, illustrates the changes in numbers and tonnage of Canada's merchant fleet of 1,000 gross tons and over, which took place during the past twelve months.

What may appear to be an increase in the ocean-going dry cargo ships under Canadian flag is merely the result of vessel transfers from that portion of the fleet registered in the United Kingdom. Two of the original group of fifty-eight "North Sands" class, which have been on the United Kingdom register since the time of their delivery from the shipyard in World War II, were brought on to Canadian register in April, 1960. These ships, *Grande Hermine* and *Petite Hermine*, were renamed *Canuk Trader* and *Canuk Port* respectively. In March, 1961 the latter vessel was sold to Greek interests for operation outside Canadian registry.

The war-built 10,000 tonners registered in the United Kingdom are fast disappearing from the Canadian fleet. During the twelve months covered by this report seven of them were sold, *Jean Baptiste* for scrap, *Sunkirk* for registry in Liberia, *Alendi Hill* to remain on United Kingdom register, and the following four to be registered in other Commonwealth countries: *La Marea*, *Sunjarv*, *Sunjewel* and *Sunmount*. Two ships were transferred to Canadian registry during the year and already have been dealt with in a foregoing paragraph. *Montcalm*, a vessel of recent construction from a United Kingdom yard, was the only new acquisition in 1960. Her 5,006 gross tons replaced less than ten per cent of what was lost throughout the year.

An actual increase in the tonnage of ocean tankers on the Canadian register did occur, however, with the addition of the new Canadian-built *Emerillon* but this expansion was partly eradicated in March of this year when *Pinnacles* went to foreign buyers. A former T2 Tanker, *Pinnacles* is destined to become the after-end of a bulk carrier, the new fore-end of which is now under construction in Germany for registry elsewhere.

A modest strengthening of the coastal fleet, acquired through the addition of two brand new ships and one other transferred to Canadian registry from the United Kingdom, was quite inadequate to counterbalance the seven ships totalling 18,140 gross tons which were lost to this section last year. The overall effect was a depletion by four vessels and 13,019 gross tons, as follows:

On the credit side there were the newbuildings *Hopedale* for Newfoundland-Labrador service and *Tsawwassen* for service in British Columbia and the *Montclair*, formerly operating under United Kingdom flag, which returned to the Canadian register to serve in northern waters under the name of *Pierre Radisson*. A minor increase in the gross tonnage of *Skeena Prince* made up the balance of additions to the coastal group.

Casualties, and vessels scrapped, sold or transferred to other registers, were responsible for the deletions. *Belle Isle II* was rammed, caught fire and sank in the St. Lawrence at Three Rivers. Later the ship was raised and acquired by new owners but damage was reported to be extensive and it is believed the vessel is to be scrapped. *Federal Express* was also rammed in the St. Lawrence and sank at Montreal on May 11th where she created a navigational hazard until the job of removing her was finally accomplished in October with the aid of underwater blasting. *Island King II* was another casualty at Montreal. She was gutted by fire and her register closed in December. The *Easton* was scrapped. The Canadian Pacific ships *Princess Elizabeth* and *Princess Joan* were sold foreign, for operation in the Mediterranean under Greek flag. Ownership of the *Federal Explorer* changed during the year. The ship was renamed *Ithaka* and transferred to Nassau registry but later she was wrecked in a gale off the west coast of Hudson Bay in the Churchill area.

There were no changes to the coastal tankers.

The Lakes fleet situation is not quite so gloomy since tonnage-wise there was an improvement despite a loss in numbers.

Scrapping of the old canallers continued. During the last twelve months the following fourteen went to shipbreakers: *Barrie*, *Beaverton*, *C. A. Ansell*, *Calgarian*, *Canadian*, *Clayton*, *Collier*, *Edmonton*, *H. L. Wyatt*, *Kenora*, *Kinmount*, *Parkdale*, *Superior* and *Yankcanuk*. This represents 27,186 gross tons of shipping no longer a part of the Lakes fleet.

Six other canallers were converted to dumb barges or otherwise adapted for change in occupation such as loading platforms, lighter and salvage work, suction hopper dredges, etc., and one passenger vessel is reported to have been dismantled, for possible use as a floating hotel and restaurant. The ships referred to are *Cayuga*, *Charles R. Huntley*, *Fairmount*, *J. S. Walton*, *John S. Pillsbury*, *Mapleheath* and *Quedoc*, whose retirement from their traditional employment accounts for 14,225 gross tons of the loss in that quarter.

James J. Buckler, formerly known as *Outarde*, cracked in two when she ran aground below Quebec City early in the year and her

register was closed in August. The Lakes fleet was thus reduced by a further 2,241 gross tons.

Several canallers underwent physical changes during the year, increasing their individual sizes from 345 to 628 tons, thus adding a combined 1,876 gross tons. These were *Cementkarrier*, *Griffon*, *Rockcliffe Hall* and *Humberdoc*.

The bulk-cargo tonnage added by the new vessels *Carol Lake*, *New Quedoc*, *John A. France* and *Murray Bay* and the reconstruction of *Red Wing* totalled 79,591 gross tons, which were sufficient to outweigh the reductions. Tanker tonnage in the Lakes increased by 2,168 gross tons because of vessel alterations to *Elmbranch*, *Gulf Transport* and *Sprucebranch*. Tables II and III show the distribution by tonnage groups of the merchant fleet according to the country and the year of build.

Replacement Plan

There was not too much activity in the market for war-built ships and during the year there were only 6 vessels sold for—gross \$1,167,000 while one replacement vessel was disposed of and \$507,000 returned to escrow.

The net addition during the year was \$1,607,000.

Since the inception of the plan a total of 180 vessels have been sold for a net figure of \$104,196,000. These monies have been expended as follows:—

Ocean-going ships, construction, acquisition and modernization	\$ 73,160,000
Great Lakes & Coastal ships, construction and modernization.	30,552,000
Balance in Escrow.....	484,000
	<hr/>
	\$104,196,000
	<hr/>

Transfer Plan

On March 31st, 1961 there remained 30 vessels owned by Canadian companies but registered in the United Kingdom. Of this number 22 are flag covenanted vessels.

During the past year 2 vessels were returned for operation under Canadian registry.

As mentioned in our last report, the lifting of monetary controls by the United Kingdom has removed many of the benefits previously enjoyed by the owners of transferred vessels.

Vessels owned by Canadian companies on United Kingdom registry will still be considered as a Canadian contribution to any allied shipping pool arrangement that may be set up in an emergency.

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Ships of 200 Gross Tons and Over
As AT MARCH 31, 1961
(excluding non-commercial vessels, tugs, non-seagoing ferries, and the whaling and fishing fleets)
DISTRIBUTION ACCORDING TO COUNTRY OF ORIGINAL CONSTRUCTION, BY TONNAGE GROUPS

Country of Build	200-499 G.T.		500-999 G.T.		1,000-1,999 G.T.		2,000-4,999 G.T.		5,000-9,999 G.T.		10,000 G.T. and over		Totals Across	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
Canada.....	55	17,625	15	9,418	29	46,010	52	144,644	29	216,547	26	382,223	206	816,467
United Kingdom.....	11	4,340	12	8,882	69	121,555	42	104,889	4	24,163	—	—	138	263,829
United States of America	8	2,767	14	9,972	14	22,031	38	153,727	10	59,620	2	21,267	86	269,384
Other Foreign Countries.	2	861	7	5,293	4	5,532	2	5,664	—	—	—	—	15	17,350
Totals Down.....	76	25,593	48	33,565	116	195,128	134	408,924	43	300,330	28	403,490	445	1,367,030

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Ships of 200 Gross Tons and Over
As at March 31, 1961
(excluding non-commercial vessels, tugs, non-seagoing ferries, and the whaling and fishing fleets)
DISTRIBUTION ACCORDING TO YEAR OF ORIGINAL CONSTRUCTION BY TONNAGE GROUPS

	200-499 G.T.		500-999 G.T.		1,000-1,999 G.T.		2,000-4,999 G.T.		5,000-9,999 G.T.		10,000 G.T. and over		Totals Across	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
1956-1960.....	6	1,641	8	5,798	6	7,895	14	42,743	3	25,936	8	144,835	45	228,848
1951-1955.....	2	723	1	510	—	—	12	33,003	7	49,999	14	189,834	36	274,069
1946-1950.....	9	3,687	9	5,367	6	8,175	13	35,726	4	24,328	3	37,074	44	114,357
1941-1945.....	21	6,816	16	11,331	7	9,674	12	38,517	7	50,239	2	21,267	65	137,844
1936-1940.....	11	3,393	1	888	7	10,682	3	7,193	—	—	—	—	22	22,156
1931-1935.....	4	986	2	1,524	6	10,324	1	2,174	—	—	—	—	13	15,008
1921-1930.....	6	2,039	4	3,234	66	120,223	37	90,749	7	53,353	1	10,480	121	280,078
1911-1920.....	9	3,110	7	4,913	10	14,505	8	18,790	4	28,993	—	—	38	70,311
1901-1910.....	5	2,077	—	—	5	8,127	19	74,766	9	55,432	—	—	38	140,402
1900 and earlier.....	3	1,121	—	—	3	5,523	15	65,263	2	12,050	—	—	23	83,957
Totals Down.....	76	25,593	48	33,565	116	195,128	134	408,924	43	300,330	28	403,490	445	1,367,030

Vessel Employment

Seven ships in the ocean fleet are laid up; a 10,000-ton dry cargo ship and a T2 tanker on the Canadian register and five war-built dry cargo vessels registered in the United Kingdom. Two coastal ships are also laid up; both are over thirty-five years old, and it is understood that they are shortly to be broken up. There are still thirty or more canallers idle, many of them in process of sale or scrapping.

Canadian flag ships trading overseas in 1960 included *Eskimo* which followed the pattern set in 1959, her first season of operations, with trans-Atlantic voyages during the winter months and service to distant Canadian ports in the Arctic during the summer. She distinguished herself on March 31, 1960, when she arrived from her third overseas voyage to open the port of Montreal on the earliest date ever. *Federal Pioneer* and *Federal Voyager* were each in Caribbean waters for limited periods and single trip charters for *Canuk Port* and *Canuk Trader* took them to Mediterranean and Continental European ports respectively, late in the year.

The two tankers *Andros Fortune* and *Andros Venture* were occupied as usual in the Venezuela and Bahrein oil trades to ports in North America and to Continental ports on the English Channel. *Andros Fortune* suffered severe damage and loss of life in February after a collision off the Atlantic coast of Spain and is now undergoing repairs. *Emerillon* was launched in April and began service in August, commencing her long-term charter engagement with oil shipments from Venezuela to Atlantic ports in the United States. *Rincon Hills* was likewise employed in this trade.

Most of the remaining ships of 1,000 gross tons and over under Canadian flag were engaged in home trades, finding employment in the transportation of bulk commodities such as coal, iron ore, grain, pulpwood, newsprint etc., between Canadian ports, and between Canadian ports and U.S. ports in the Great Lakes.

About forty Canadian flag ships of 1,000 gross tons and over operate more or less regularly each year in Canadian coastal liner services in the Atlantic and Pacific areas or to and from the Great Lakes, St. Lawrence River and eastern Maritimes.

A number of the United Kingdom-registered ships belonging to the fleet are also engaged from time to time in the coastwise movements of bulk cargoes. The balance of the fleet on United Kingdom register engages in world trading as tramp ships.

Table IV shows the participation of Canadian and other flag vessels in the movement of dry cargo tonnage in overseas trade, excluding trade with or via the United States.

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY
(Trade with or via the United States of America excluded)

—	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's)	16,327	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461
Percentage carried in—													
Canadian-flag ships	20.2	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03
United Kingdom-flag ships	45.2	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1
Norwegian-flag ships	3.4	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8
Panamanian-flag ships	—	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3
American-flag ships	19.9	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1
Netherlands-flags ships	—	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7
Greek-flag ships	—	1.6	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5
Swedish-flag ships	1.8	2.9	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4
German-flag ships	—	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0
Japanese-flag ships	—	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3
Liberian-flag ships	—	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7
Italian-flag ships	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1
Ships of other flags	9.5	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

Ocean Liner Services

One hundred and sixty-six ocean liner services provided a total of 249 average monthly sailings from Canada to world ports during 1960, as compared with 159 liner services and 241 average monthly sailings in 1959.

New services were introduced last year from Great Lakes, St. Lawrence River, Canadian Atlantic and Pacific coast regions; at the same time a number of previously-established services in each of these areas discontinued their operations in 1960. In the reshuffle the same or greater frequency of sailings was maintained to most foreign ports, excepting to the Caribbean area where service was noticeably curtailed from Great Lakes, St. Lawrence River and eastern Canadian ports. However, three new services to the Caribbean initiated from British Columbia helped to offset the reduced sailings from eastern Canada.

Great Lakes ports for the first time were connected with three new areas abroad, Australia and New Zealand, the Far East and the Middle East. Four lines expanded their operations beyond Montreal to include ports in the Great Lakes. On the Pacific Coast, two new round-the-world services were inaugurated, a Yugoslavian line in June and an American line in September. Also of interest was the introduction by American principals of a hydrofoil passenger-ferry service between Bellingham, Washington and Victoria, B.C., said to be capable of reducing transportation time by less than half between these ports.

Table V indicates the liner services available from Canadian ports during 1960.

TABLE V
LINER SERVICES FROM CANADA, 1960

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
St. Lawrence and Atlantic ports to the United Kingdom and Eire.....	10 British 1 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch 1 German	1 Greek 1 Irish 1 Italian 1 Norwegian/Dutch 1 Polish	36
St. Lawrence and Atlantic ports to North and North West Europe.....	2 British 1 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch 4 German	1 Greek 1 Italian 3 Norwegian 1 Norwegian/Dutch 1 Polish 3 Swedish	17 1

¹Canadian lines chartered non-Canadian ships to furnish or to augment the cargo liner service.

LINER SERVICES FROM CANADA, 1960—Continued

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
Great Lakes Ports to the United Kingdom and Eire.....	8 British 1 Finnish 1 Irish	1 Norwegian/Dutch 1 Swedish 1 Unknown	23
Great Lakes Ports to North and North West Europe.....	1 British 1 Canadian ¹ 1 Finnish 3 German 1 Norwegian	1 Norwegian/Dutch 2 Swedish 1 Swedish/French 1 Unknown	37
Pacific Coast Ports to the United Kingdom and North and North West Europe.....	2 British 2 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch/British 1 French	1 German 1 German/Finnish 1 Japanese 2 Norwegian 1 Swedish	22
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Mediterranean.....	1 British/ Egyptian 1 Canadian ¹ / Italian	1 Italian	2
Great Lakes Ports to the Mediterranean..	2 American ² 1 British 1 British/ Egyptian 1 Canadian ¹ / Italian	1 French 1 Greek ³ 1 Israeli 1 Swedish/Dutch/ Norwegian	14
Pacific Coast Ports to the Mediterranean..	1 Israeli	3 Italian ⁴	3
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Caribbean.....	1 Canadian ¹ 1 Canadian ¹ / Jamaican 1 Colombian/ Ecuadorean	1 Colombian/ Ecuadorean/ Swedish 1 Dutch 1 Swedish	15
Great Lakes Ports to the Caribbean.....	1 Canadian ¹	1 German	4
Pacific Coast Ports to the Caribbean.....	2 American 1 Canadian ¹ 1 Colombian/ Ecuadorean	1 Italian 3 Japanese 1 Venezuelan	12
St. Lawrence and Atlantic Ports to West, South and East Africa.....	1 American/ Ghanaian 1 Norwegian	1 British	3
Pacific Coast Ports to South and East Africa.....	1 Dutch/ Norwegian	1 Japanese/ Unknown	2
St. Lawrence and Atlantic Ports to India and Persian Gulf.....	1 British		1

¹Canadian lines chartered non-Canadian ships to furnish or to augment the cargo liner service.²One line continuing on to the Middle and Far East.³And on to India and the Persian Gulf.⁴One line calling at Caribbean Ports en route.

LINER SERVICES FROM CANADA, 1960—Concluded

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
Pacific Coast Ports to India and Persian Gulf.....	1 American	1 Dutch/ Norwegian	3
St. Lawrence and Atlantic Ports to the East Coast of South America.....	1 American 1 Swedish	1 German	5
Pacific Coast Ports to the East Coast of South America.....	1 American	2 Japanese	3
St. Lawrence and Atlantic Ports to the East Coast of Central America.....	1 Guatemalan		1
St. Lawrence and Atlantic Ports to the West Coast of South America.....	1 Colombian/ Ecuadorean	1 American	2
Pacific Coast Ports to the West Coast of South America.....	1 American 1 Chilean	1 Colombian/ Ecuadorean 1 Norwegian ^b	5
St. Lawrence and Atlantic Ports to Australia and New Zealand.....	1 British		2
Great Lakes Ports to Australia and New Zealand.....	1 Swedish		1
Pacific Coast Ports to Australia and New Zealand.....	1 American 2 British 1 German	1 New Zealand 1 Swedish	5
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Far East.....	1 American 2 Japanese	1 Danish	4
Great Lakes Ports to the Far East.....	2 Japanese		1
Pacific Coast Ports to the Far East.....	3 American 1 British 1 Indian 4 Japanese	2 Norwegian 1 Norwegian/ Swedish 1 Phillipine	17
Great Lakes Ports to the Middle East....	1 Dutch		1
Pacific Coast Ports to the South Sea Islands.....	1 Norwegian		Approx. 1 every two months.
Pacific Coast Ports to the U.S. Pacific....	4 Japanese		5
Round the World from Atlantic Ports, Eastbound.....	1 American		2
Round the World from Pacific Ports, East-bound.....	1 American	1 Yugoslavian	Approx. 1 every two months.

^bAnd via Straits of Magellan to the East Coast of South America.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Five Hundred and forty ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1960 making 1245 west-bound trips from ports overseas. Two hundred and thirteen of these vessels were dry cargo ships employed in regular ocean liner services; another 254 dry cargo vessels and 73 tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels according to country of registry is as follows:

<i>Registry</i>	<i>Number of Ships</i>	<i>Number of Trips</i>
Argentina.....	1	2
Bahamas.....	1	4
Bermuda.....	2	18
Cuba.....	2	2
Denmark.....	8	15
Egypt.....	2	2
Eire.....	4	12
Finland.....	6	14
France.....	10	22
Greece.....	22	40
India.....	3	3
Israel.....	5	11
Italy.....	15	28
Japan.....	7	11
Liberia.....	60	108
Nationalist China.....	2	3
Netherlands.....	23	59
Norway.....	87	206
Panama.....	14	27
Spain.....	4	4
Sweden.....	38	94
United Kingdom.....	89	247
United States.....	51	86
Western Germany.....	80	219
Yugoslavia.....	4	8
	<hr/> 540	<hr/> 1,245

Coasting Trade of Canada

According to preliminary estimates, the volume of tonnage in Canada's coasting trade increased by more than a million tons during 1960, in spite of a drastic drop in shipments of iron ore from Seven Islands. During the year 97 British ships of non-Canadian registry, two registered in Eire, and one registered in Germany carried over 6,285,000 tons of cargo in our coasting trade representing 15 per cent of the total.

Of this cargo just under two and a quarter million tons moved from the Maritimes; almost two million tons from St. Lawrence river ports; one and a quarter million tons from the Great Lakes and nearly three quarters of a million tons from Newfoundland. About seventy-seven thousand tons were carried in intercoastal trading and more than twenty thousand tons in each of the Pacific coast and Arctic areas. Fifteen of the non-Canadian flag participants were tankers, ranging in size from under 1,000 gross tons to 13,252 gross tons. These

tankers, engaged mostly in carrying petroleum products between ports on the eastern seaboard and in the St. Lawrence river, moved over 1,000,000 tons during the year. Coastal shipping lines in eastern Canada employed twenty-four non-Canadian ships for the movement of some 375,000 tons of cargo in their services between the Great Lakes, St. Lawrence river and eastern Canadian ports, including Newfoundland.

As in other years, many of the non-Canadian flag ships in the coasting trade operated for varying periods in 1960 in the transportation of single bulk commodities. Vessels in this category carried all the shipments of B. C. lumber to eastern Canada, all the ilmenite ore moving between Havre St. Pierre and Sorel, all the iron ore from Seven Islands to Contrecoeur and more than 90 per cent of the iron ore from Seven Islands to Sydney. They also carried 98 per cent of the gypsum cargoes from Little Narrows; over 40 per cent of the gypsum from Halifax; more than two thirds of the Wabana iron ore shipments to Sydney; and 65 per cent of Cape Breton's coal shipments to domestic ports. Non-Canadian flag ships also moved nearly half of the fluorspar shipped from St. Lawrence, Newfoundland to Port Alfred; 35 per cent of all Arctic cargoes, and 5 per cent of the grain shipments from the Canadian lakehead to other Canadian ports.

Of the 100 non-Canadian ships sharing in our domestic trade 13 were under 1,000 gross tons, 16 were between 1,000 and 2,000 gross tons, 19 were between 2,000 and 5,000 gross tons, 35 were between 5,001 and 10,000 gross tons, 16 were between 10,000 and 15,000 gross tons and one was over 20,000 gross tons.

The major commodities carried in the coasting trade during 1959 are as follows:

<i>Cargo</i>	<i>Short Tons 000's</i>	<i>%</i>
Grain.....	9,383,815	22.9
Petroleum Oils & Products.....	7,916,992	19.3
Pulpwood & Chips.....	5,432,497	13.2
Iron Ore.....	3,423,410	8.3
Coal & Coke.....	2,374,066	5.8
Sand, Gravel & Stone.....	2,335,613	5.7
Logs, Posts, Poles etc.....	1,789,318	4.4
Limestone.....	996,124	2.4
Industrial Minerals.....	953,591	2.3
Cement.....	687,225	1.7
Newsprint & Paper.....	379,195	.9
Gypsum.....	342,347	.8
Firewood, Hogg'd Fuel.....	338,808	.8
Manufactured Products.....	275,452	.7
Lumber, Timber Box etc.....	245,443	.6
Other Mine Products.....	201,597	.5
Non-Ferrous Metallic ores & Concentrates.....	172,513	.4
Chemicals & Chemical Products.....	163,459	.4
Iron & Steel Bars.....	139,281	.3
All Other Cargoes.....	3,526,065	8.6
	<u>41,076,811</u>	<u>100.0%</u>

Shipping Records

The Commission's records include statistical and other information on an individual ship basis for self-propelled vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register, and for certain other ships of non Canadian-flag, by reason of their type, their employment, or because of the new or special features they incorporate. A statistical record is also kept of Federal Government-owned ships and their employment.

Information on major trends and developments in maritime affairs throughout the world and changes in the shipping policies and practices of other nations is also noted and filed.

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1960 the major shipyards delivered fifty-eight vessels, particulars of which are given in Table VI. Forty-one of these ships were built for commercial owners, two for a Provincial Government and fifteen for various departments of the Federal Government. For the first time in many years no naval vessels were delivered, although work continued on the six destroyer escorts now under construction and orders were placed for a large naval tanker and two smaller vessels. The commercial vessels consisted mainly of tugs and barges, but included three large bulk freighters, the *Murray Bay*, *John A. France* and *Carol Lake*, the medium-size bulk freighter *New Quedoc* and the 40,000 ton oil tanker *Emerillon*, the largest vessel ever built in a Canadian shipyard.

Excluding naval vessels the gross tonnage of all vessels built in major shipyards during 1960 totalled 121,628 gross tons. The dollar value of all ships delivered was approximately \$62,079,535. Compared with 1959 there was an increase of 26 per cent in the gross tonnage but a decrease of 57 per cent in the dollar value of ships delivered; the decrease in the latter is attributable to the fact that during 1960 no naval vessels were delivered.

One of the most outstanding vessels delivered during the year was the 315-foot icebreaker *John A. MacDonald*, built by Davie Shipbuilding Limited. This vessel has a triple-screw diesel-electric engine developing 15,000 s.h.p. and will have an operating range of nearly 20,000 miles without refueling. She is designed for service in the Arctic under the most rigorous conditions and can carry sufficient fuel and provisions to enable her to spend a full season in the Arctic without needing to replenish her stores.

The flight deck and hangar aft are so arranged that as many as three helicopters may be based on the vessel. Her equipment includes echo sounder, gyro compass, wireless telegraphy, radio telephone, direction and position finding equipment and radar.

The 180-foot supply and buoy vessel *Thomas Carleton* was built by Saint John Shipbuilding and Dry Dock Company Limited for operation in the Bay of Fundy and other maritime waters. With a cruising speed of 11 knots, she has a radius of action of 5,000 miles. The 158-foot sounding vessel *Beauport* was built by Geo. T. Davie & Sons for service in the St. Lawrence Ship Channel. She was especially designed for this service and is equipped with a 42-foot sounding boom and can record depths to an accuracy of 3 inches. In addition to the

main propulsion machinery the vessel is equipped with an 80 b.h.p. electric motor connected through gearing to each of the two shafts so as to propel the ship slowly during sounding.

Among other notable vessels built for Government service during 1960 were the 188-foot *Hopedale*, built by Collingwood Shipyards, and the 141-foot *John Guy* built by Ferguson Industries Limited, Pictou, Nova Scotia. The former is a passenger and cargo vessel, reinforced for navigation in ice, and is now being operated by the Canadian National Railway in coastal service between ports of call in Newfoundland and Labrador. The latter is an automobile and passenger ferry designed to maintain a year-round service between Bell Island and Portugal Cove, Newfoundland. This vessel is being operated by Newfoundland Transportation Company Limited, under charter from the Department of Transport. Another automobile and passenger ferry, the 136-foot *Pelee Islander*, built by Eriau Shipbuilding Limited, is being operated under charter to Pelee Shipping Limited, and the 127-foot survey vessel *Ville Marie*, built by Russel Brothers at Owen Sound, is in service in the St. Lawrence Ship Channel.

The largest vessel ever to be built in a Canadian shipyard was the 710-foot tanker *Emerillon* of 41,825 d.w.t., built by Davie Shipbuilding Limited for Papachristidis Tankers Limited. This vessel has machinery aft, consisting of steam geared-turbine which develop 17,600 s.h.p. and give a service speed of $17\frac{1}{2}$ knots. She was designed for world-wide tanker service and is at present under charter to the Shell Oil Company for the transportation of crude oil from Venezuela to the United States.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry the shipyards repaired, refitted or drydocked 1,981 merchant ships and 87 naval vessels. The total value of such work completed during 1960 amounted to \$30,283,957 divided among the four shipbuilding areas as shown below. Compared with 1959 this constitutes an increase of \$52,574. Although there was a great increase in the value of such work carried out by shipyards in the Great Lakes area, it was unfortunately offset by a corresponding decrease in value of work completed in the St. Lawrence River area.

	<i>Naval</i>	<i>Merchant</i>	<i>Dollar Value</i>
Pacific.....	9	620	\$ 5,331,304
Great Lakes.....	—	116	5,542,460
St. Lawrence.....	5	608	11,175,032
Atlantic.....	73	637	8,235,161
	<u>87</u>	<u>1,981</u>	<u>\$ 30,283,957</u>

TABLE VI
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1960

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LIMITED				
V.T. 83, 84, 85, 86, 87, 88 and 89.	7 Hog fuel Barges.....	Non-prop.....	597 ea.	Various Owners
V.T. 101, 102 and 103.	3 Hog fuel Barges.....	Non-prop.....	667 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
L.M.G. NO. 7.	Flat Deck Barge.....	Non-prop.....	368	L. M. Grimston
Straits 104.....	Hog fuel Barge.....	Non-prop.....	597	Straits Towing Ltd.
G. of G. No. 220.....	Flat Deck Barge.....	Non-prop.....	513	M. R. Schubert
S. and R. No. 11.....	Flat Deck Barge.....	Non-prop.....	513	R. Townsend & M. H. Smith
G. of G. No. 221 and 222.	2 Flat Deck Barges.....	Non-prop.....	513 ea.	James S. Byrn
Forest Prince.....	Self-loading log Barge....	Non-prop.....	2,724	B.C. Forest Products Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
Sidney.....	Auto-Pass. Ferry.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	2,978	B.C. Government
ITB 70, 71, 72 and 73.	Dump Scow.....	Non-prop.....	89	Dept. of Public Works
	4 Chip Barges.....	Non-prop.....	631 ea.	Island Tug & Barge Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD.				
Tsawwassen.....	Pass. & Auto Ferry.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	2,976	B.C. Government
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD.				
Midland Prince (Conversion).....	Bulk Freighter.....	1,440 s.h.p. S/S Steam.....	6,339	Canada Steamship Lines Ltd.
COLLINGWOOD SHIPYARDS				
Murray Bay.....	Bulk Freighter.....	8,500 s.h.p. S/S Turbine....	17,369	Canada Steamship Lines Ltd.
Carol Lake.....	Bulk Freighter.....	8,500 s.h.p. S/S Turbine....	17,070	Carryore Ltd.
Hopedale.....	Cargo & Passenger Vessel.	1,200 b.h.p. T/S Diesel.....	1,106	Department of Transport
RUSSEL BROTHERS LTD.				
Ville Marie.....	Survey Vessel.....	1,000 s.h.p. T/S Diesel.....	390	Department of Transport
Russell.....	Tug.....	400 s.h.p. Diesel.....	21	National Harbours Board
Rapids.....	Tug.....	600 s.h.p. Diesel.....	49	Drake Construction Ltd.
Teddy.....	Tug.....	400 s.h.p. Diesel.....	23	Drake Construction Ltd.
D.P. 1 and 2.....	2 Barges.....	Non-prop.....	322 ea.	Drake Construction Ltd.
Kinnaird.....	Tug.....	600 s.h.p.....	49	Drake Construction Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD.				
Red Wing (Major Conversion).....	Bulk Freighter.....	6,000 s.h.p. S/S Turbo-electric.....	17,812	Upper Lakes Shipping Co. Ltd.

KINGSTON SHIPYARDS <i>Miss Cornwall</i>	Tourist Cruiser.....	354 h.p. Diesel.....	44	Cornwall Boat Line Tours Ltd.
CANADIAN VICKERS LTD. <i>John A. France</i>	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p.....	17,382	Scott Misener Steamships Ltd.
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>M.I.L. 490 and 491</i>	2 Steel Scows.....	Non-prop.....	90 ea.	Marine Industries Ltd.
<i>M.I.L. 492</i>	Steel Scow.....	Non-prop.....	222	Marine Industries Ltd.
<i>C-274A and C-274B</i>	2 Tugs.....	335 h.p. S/S Diesel.....	18 ea.	Dufresne Construction Co. Ltd.
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Emerillon</i>	Oil Tanker.....	16,000 s.h.p. S/S Steam.....	26,968	Papachristidis Tankers Ltd.
<i>Jerry G.</i>	Tug.....	960 b.h.p. Diesel.....	202	Davie Shipbuilding Ltd.
<i>John A. Macdonald</i>	Icebreaker.....	15,000 s.h.p. T/S Diesel Electric.....	6,186	Department of Transport
<i>New Quebec</i>	Bulk Freighter.....	4,400 s.h.p. S/S Turbine.....	9,957	N. M. Paterson & Sons
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Beauport</i>	Sounding Vessel.....	1,280 b.h.p. T/S Diesel.....	812	Department of Transport
<i>P.W.D. No. 12</i>	12" Pipeline Dredge.....	Non-prop.....	179	Dept. of Public Works
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. Ltd. <i>Thomas Carleton</i>	Supply & buoy Vessel.....	2,000 b.h.p. T/S Diesel.....	1,217	Department of Transport
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>D.P.W. No. 16</i>	Dredge.....	Non-prop.....	48	Dept. of Public Works
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>John Guy</i>	Auto-Pass. Ferry.....	1,000 h.p. T/S Diesel.....	590	Department of Transport
<i>P.W.D. 150 and 151</i>	2 Dump Scows.....	Non-prop.....	25 ea.	Dept. of Public Works
<i>Landing Barges 135, 136 and 137</i>	3 Landing Barges.....	264 b.h.p. T/S Diesel.....	30 ea.	Department of Transport
<i>Brudenell</i>	Launch.....	170 b.h.p. S/S Diesel.....	15	Dept. of Public Works
LUNENBURG FOUNDRY & ENGINEERING LTD. <i>Senator Penny</i>	Fishery Dragger.....	550 h.p. Diesel.....	179	John Penny & Sons Ltd.
SYDNEY ENGINEERING & DRY DOCK Co. LTD. <i>D.P.W. No. 10</i>	Dredge.....	Non-prop.....	124	Department of Public Works

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs and conversions carried out in Canadian shipyards from 1955 to 1960 is given in Table VII.

Employment

The average monthly employment in the industry (16 yards reporting) was 9,814, a decrease of approximately 5 per cent compared with 1959. As may be seen from the table given below there was a marked falling-off in the level of employment in the Pacific Coast area; a relatively small decrease occurred in the Great Lakes area, and for the first time in several years shipyards in the St. Lawrence and Atlantic Coast areas registered an increase in employment. The figures for the first three months of 1961 suggest that the level of employment is again likely to fall below that of the previous year.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the period 1946 to 1960.

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1946	16	4,988	2,148	6,272	2,991	16,399
1947	16	4,119	1,485	8,874	2,657	17,135
1948	16	2,949	2,308	8,045	1,976	15,278
1949	16	1,496	2,168	4,230	1,937	9,831
1950	17	1,100	2,202	3,892	1,336	8,530
1951	19	2,080	2,803	5,237	1,913	12,033
1952	19	2,595	3,591	8,092	2,909	17,187
1953	20	2,547	3,082	10,490	3,511	19,630
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814

Outlook

Although the volume of shipbuilding now on order in the shipyards is substantial by far the greater proportion of orders are for naval or other government vessels; orders for commercial shipbuilding represent less than a quarter of the total. The Commission is continuing to do everything it can to stimulate the flow of commercial orders, for unless the volume of such orders is increased the present level of employment in the industry cannot be maintained. It is therefore gratifying to note that the Commission's efforts have recently been meeting with success and consequently the volume of commercial shipbuilding during the present year may be expected to show an increase both in number and in tonnage.

TABLE VII
VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1955-1960

SHIPBUILDING	1955	1956	1957	1958	1959	1960
PACIFIC COAST						
Shipbuilding.....	2,470,000	3,765,960	53,837,870	2,030,940	69,957,000	7,419,535
Repairs and Conversions.....	8,138,654	9,465,965	11,098,523	5,310,980	5,956,737	5,331,304
	10,608,654	13,231,925	64,936,393	7,341,920	75,913,737	12,750,839
GREAT LAKES						
Shipbuilding.....	6,643,600	3,951,600	12,461,820	17,031,200	17,854,695	16,193,500
Repairs and Conversions.....	2,895,745	3,975,387	3,917,132	8,976,266	3,897,168	5,542,460
	9,539,345	7,926,987	16,378,952	26,007,466	21,751,863	21,735,960
ST. LAWRENCE						
Shipbuilding.....	37,783,150	48,100,400	14,545,600	64,919,000	41,908,980	34,268,000
Repairs and Conversions.....	7,898,312	10,377,731	9,373,341	8,688,980	12,702,543	11,175,032
	45,681,462	58,478,131	23,918,941	73,607,980	54,611,523	45,443,032
ATLANTIC COAST						
Shipbuilding.....	370,000	17,916,000	28,713,900	3,668,000	23,053,570	4,198,500
Repairs and Conversions.....	8,107,094	6,021,147	8,741,738	9,030,359	7,674,935	8,235,164
	8,477,094	23,937,147	37,455,638	12,698,359	30,728,505	12,433,664
SUMMARY						
Shipbuilding.....	47,266,750	73,733,960	109,559,190	87,649,140	152,774,245	62,079,535
Repairs and Conversions.....	27,039,805	29,840,230	33,130,734	32,006,585	30,231,383	30,283,957
	74,305,555	103,574,190	142,689,924	119,655,725	183,005,628	92,363,492

The following table gives the estimated value of the vessels in each category in preparation or under construction in the four ship-building areas as of March 31, 1961.

	<i>Naval</i>	<i>Other Government</i>	<i>Merchant</i>	<i>Total</i>
Pacific Coast.....	\$ 50,000,000	\$ 3,190,000	\$ 7,686,500	\$ 60,876,500
Great Lakes.....	—	2,992,850	13,880,000	16,872,850
St. Lawrence.....	88,040,000	6,085,000	27,696,500	121,821,500
Atlantic Coast.....	25,375,000	12,781,400	7,000,000	45,156,400
	<u>\$163,415,000</u>	<u>\$ 25,049,250</u>	<u>\$ 56,263,000</u>	<u>\$244,727,250</u>

The estimated capital cost of all vessels in preparation or under construction as of March 31, 1961, amounted to \$244,727,250. This sum represents orders for nine naval vessels, eighteen other government vessels and fifteen merchant ships. Particulars of the government and merchant ships are given in Table VIII.

Canadian Vessel Construction Assistance Act

It will be noted from Table IX that the total value of capital cost determinations for new construction and major alterations issued by the Commission for the fiscal year ending March 31, 1961, are the highest issued since the Act came into force in 1950. This is largely accounted for by the inclusion of the total cost of two 40,000 ton tankers, and as well, by the increase in capital outlay by ship operators in order to acquire bulk carriers best suited for seaway operations.

Capital outlay for dredges, barges, tugs and fishing vessels continues steady. Value of determinations for conversions and major alterations are lower due to the tapering off of additions and alterations to existing lake vessels.

Section 4 of the Act provides that in certain cases where monies resulting from the sale of vessels are used for satisfactory replacement in Canadian yards, the Canadian Maritime Commission may issue certificates which involve freedom from recapture of depreciation. This feature of the Act continues to materially stimulate the flow of capital into new shipbuilding.

Since the inception of the Act to March 31st, 1961, 220 certificates have been issued under this section to 118 applicants and the total amount of money redirected into shipbuilding representing proceeds of disposition was \$78,125,000.

During the past year 49 certificates were issued to 29 applicants with the total proceeds of disposition being \$8,747,000.

TABLE VIII
PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1961

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated D.W.T.	Name of Owner
YARROWS LIMITED Hull 208..... Hull 210.....	Self-loading log barge..... Self-loading gravel barge.....	Non-prop..... Non-prop.....	— —	MacMillan, Bloedel & Powell River Limited Deeks-McBride Limited
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. Hull.....	Pass. & Auto Ferry.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	3,000	B.C. Government
BURBARD DRY DOCK COMPANY LIMITED Hull 311..... Hull 312.....	Pass. & Auto Ferry..... Suction Hopper Dredge.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel..... 3,600 b.h.p. Diesel Electric.....	3,000 2,050	B.C. Government Department of Public Works
COLLINGWOOD SHIPYARDS Fort Chambly..... Hull 170..... Hull 171..... Hull 172.....	Package Freighter..... Package Freighter..... Package Freighter..... Bulk Freighter.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel..... 1,850 b.h.p. T/S Diesel..... 1,850 b.h.p. T/S Diesel..... 9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	3,833 g.t. 6,000 6,000 17,000	Steel Company of Canada Limited Canadian General Electric Canadian General Electric Canadian General Electric
RUSSEL BROTHERS LIMITED Expense..... Hull 1194..... Hull 1199.....	Tug..... Suction Dredge..... Work Boat.....	290 s.h.p. Diesel..... Non-prop..... 142 s.h.p. Diesel.....	37 60 30	Canadian International Paper Company Department of Public Works Department of Transport
PORT WELLER DRY DOCKS LIMITED Wheat King (Major Conversion)..... Federal Palm (Hull 29).....	Bulk Freighter..... Pass./Cargo Vessel.....	6,300 b.h.p. S/S Diesel..... 3,400 b.h.p. S/S Diesel.....	15,400 3,000 g.t.	Island Shipping Limited Department of Transport
KINGSTON SHIPYARDS Hull 88..... Hull 89.....	Pilot Launch..... Dump Scow.....	700 b.h.p. Diesel..... Non-prop.....	75 224	Department of Transport National Harbours Board
CANADIAN VICKERS LIMITED J. N. McWatters..... Federal Maple..... Hull 273.....	Bulk Freighter..... Pass./Cargo Vessel..... Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Steam Turbine..... 3,400 b.h.p. S/S Diesel..... 9,000 s.h.p. Geared Turbine.....	17,000 g.t. 3,000 g.t. 17,000 g.t.	Scott Misener Steamships Limited Department of Transport Papachristidis Company Limited
MARINE INDUSTRIES LIMITED Hull 269..... Hull 273.....	Oil Tanker..... Floating Crane.....	4,000 b.h.p. Diesel..... Non-prop.....	6,300 g.t. 2,000 g.t.	Marine Industries Limited St. Lawrence Seaway Authority
DAVE SHIPBUILDING LIMITED Hull 625..... Hull 627.....	Bulk Freighter..... Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine..... S/S Diesel Geared Turbine.....	18,000 g.t. 10,000 g.t.	Canada Steamship Lines N. M. Paterson & Sons

TABLE VIII
PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1961—*Concluded*

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated D.W.T.	Name of Owner
GEO. T. DAVIE & SONS Hull No. 76	Tug.....	1,520 b.h.p. T/S Diesel.....	250	National Harbours Board Canadian Vickers Limited
Hull No. 77	Laker Bow.....	Non-prop.....	5,250	
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK COMPANY LIMITED				
<i>Little Portie</i>	Cargo & Pass. Vessel.....	2,200 b.h.p. T/S Diesel.....	950	Department of Transport Department of Public Works Department of Mines & Technical Surveys Canadian General Electric —
Hull 1045.....	94' Tug.....	T/S Diesel.....	—	
Hull 1046.....	Hydrographic Survey Ship.....	8,400 b.h.p. T/S Diesel Elec.....	4,660 displ.	
Hull 1047.....	Bulk Freighter.....	Turbine.....	17,000	
Hull 1049.....	Oil Tanker.....	Diesel.....	—	
HALIFAX SHIPYARDS LTD.				
<i>Maxwell</i>	Inshore Survey Vessel.....	700 b.h.p. T/S Diesel Elec.....	390 displ.	Department of Mines & Technical Surveys Department of Transport Department of Fisheries
Hull 28.....	Auto-Pass. Ferry.....	5,200 s.h.p. Diesel Elec.....	2,700 displ.	
Hull 30.....	Patrol Vessel.....	2,560 b.h.p. Diesel Elec.....	860 displ.	
FERGUSON INDUSTRIES LIMITED				
Hull 143.....	Pilot Vessel.....	700 b.h.p. T/S Diesel.....	150 g.t.	Department of Transport

TABLE IX
CAPITAL COST DETERMINATIONS MADE WITH RESPECT TO APPLICATIONS FOR THE BENEFITS OF CLAUSE 3
OF THE CANADIAN VESSEL CONSTRUCTION ASSISTANCE ACT

Fiscal Year	DETERMINATIONS WITH RESPECT TO NEW CONSTRUCTION								DETERMINATIONS WITH RESPECT TO CONVERSIONS AND MAJOR ALTERATIONS	
	Cargo Vessels			Dredges, Scows and Barges		Tugs, Fishing Vessels, Ferries, Etc.		Total Determinations		
	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value
		\$		\$		\$		\$		\$
1950/51.....	1	3,136,716.19	2	153,729.23	1	57,865.54	4	3,348,310.96	17	1,468,496.33
1951/52.....	6	9,127,824.52	6	251,115.88	11	1,177,791.17	23	10,556,731.57	16	1,113,820.56
1952/53.....	14	26,541,152.70	10	507,509.79	12	1,060,349.26	36	28,109,011.75	21	4,387,848.89
1953/54.....	8	18,841,346.88	19	987,490.10	41	1,026,306.06	68	20,855,143.04	17	3,213,387.25
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52

NOTE: The above capital cost determinations are not indicative of the number of vessels built during each fiscal year, since several interim determinations may be issued for the same vessel.

III. General

Subsidised Steamship Services

In accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act, the Commission continued to administer subventions voted by Parliament. During the fiscal year 1960-61, subventions were paid for coastal and inland services only. Contracts for the operation of 33 services were in force during this period—two on the West Coast, two on the Great Lakes and 29 on the East Coast.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising ten different routes.

These include three new services:

- (a) Magdalen Islands, Quebec, Cheticamp and Halifax, N.S.: service commenced November 1, 1960;
- (b) Yarmouth, N.S., and Rockland, Maine, U.S.A.: a temporary service to maintain continuity of the connection between Nova Scotia and New England during withdrawal of the M/V *Bluenose* for annual refit;
- (c) Portugal Cove and Bell Island, Nfld., ferry service: the vehicular and passenger ferry *John Guy*, constructed for the Department of Transport, was placed in this service.

No subsidies were paid in this period for the Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland service or for the Prescott and Ogdensburg ferry service, the contract for which was terminated in midyear when the new bridge between Prescott and Ogdensburg was completed and opened to traffic. No claim for subsidy was submitted for the half-year's operation.

The Crown-owned vessel *Pelee Islander*, constructed for the Department of Transport, was delivered on June 18 and commenced operating on the Pelee Island service. After minor machinery difficulties were overcome, the vessel gave improved service to the Island.

Eleven applications for subsidy assistance for new services were received. Two were approved, six were refused and three are held in abeyance pending receipt of further information. In each case, the proposed services and financial estimates were thoroughly investigated and surveys were carried out where required.

Surveys were carried out in other areas at the request of interested public groups.

An extensive survey was carried out of the Lower St. Lawrence region, in connection with the proposed cross-river ferry service between Father Point and Baie Comeau.

The staff of the Subsidies Branch represented the Commission on three ad hoc interdepartmental Committees. The Director of the Branch is a member of the standing Technical Committee on Dangerous Goods.

To meet increased cost of operations, mainly higher wages and repair bills, increases in subsidy were approved for four services.

However the subsidies were reduced on seven services and, in one case, owing to a reorganization of the service required to be performed, the reduction amounted to \$114,077.

The Commission's inspectors reviewed all services, inspected vessels and carried out surveys to ascertain the need for the continuance of existing services.

Subsidies paid during the year amounted to \$6,793,236.03.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1960-61 was as follows:—

Interprovincial Services

Between Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.	\$ 174,000.00
Between Nova Scotia and Prince Edward Island.....	557,523.99
Between Nova Scotia and New Brunswick.....	33,000.00
Between New Brunswick and Quebec.....	62,500.00
Between Prince Edward Island and Newfoundland.....	72,000.00
Between Quebec and Nova Scotia.....	6,667.00

Provincial Services

British Columbia.....	282,500.00
New Brunswick.....	104,600.00
Newfoundland.....	4,069,002.00
Nova Scotia.....	197,685.54
Ontario.....	153,557.50
Quebec.....	1,080,200.00

Total..... \$6,793,236.03

The total figure represents the net payment after recapture of subsidy from one service, Wood Island, P.E.I. and Caribou, N.S., \$59,476.01. It does include money recovered after April 30, 1961, in compliance with contractual recapture clause as follows:—

Riviere du Loup and St. Simeon, Quebec Services \$612.00

Rimouski, Matane and North Shore of St. Lawrence
\$22,688.00.

Table X shows the subsidized services, the frequency of service and type and amount of subsidy paid.

TABLE X
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

—	Subsidy
	\$
<i>Baddeck and Iona, N.S.</i>	
Two sailings daily, except Sundays to connect with C.N.R. train at Iona, for passengers, mail, express and freight.....	17,500.00
<i>Campobello, N.B. and Lubec, Maine, U.S.A.</i>	
Shuttle service, daily except Sundays, passenger and auto ferry.....	9,600.00

TABLE X—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Cross Point, Quebec and Campbellton, N.B.</i> Half-hour service, 6 a.m. to 11 p.m. daily during season of navigation. Passenger and auto ferry.....	35,000.00
<i>Dalhousie, N.B. and Miguasha, Quebec.</i> Hourly service, 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during season of navigation. Passenger and auto ferry.....	27,500.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i> Summer—3 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews Summer—2 sailings weekly Grand Manan and Saint John Winter—4 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews Winter—1 sailing weekly Grand Manan and Saint John Passenger and freight service.....	95,000.00
<i>Halifax, Canso, Guysborough and Isle Madame, N.S.</i> Weekly sailings via wayports, freight only.....	29,109.59
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Quebec.</i> Up to 7 sailings on week days and 5 on Sundays during season of navigation—Passenger and auto ferry.....	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Summer)</i> Daily except Sundays, May 1, to November 15, Passenger, mail and freight service.....	5,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Winter)</i> 3 sailings weekly, November 15 to April 30. Passengers and freight.....	1,700.00
<i>Magdalen Island, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i> 1 round trip every 10 days, November 1 to close of navigation. Freight service.....	6,667.00
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i> Daily except Sundays, freight only.....	54,900.00
<i>Mulgrave, Queensport, Isle Madame, N.S.</i> Daily except Sundays, freight only.....	31,250.00
<i>Murray Bay & North Shore of St. Lawrence, Quebec.</i> 1 round trip every 10 days, December to March, to Seven Islands via wayports. In the months of December and March, service extended to Havre St-Pierre. Passenger and freight service.....	50,000.00
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.</i> (a) Weekly sailings via wayports to Manitoulin Island and Sault Ste. Marie, passengers and freight. (b) June, July and August, one extra sailing weekly Owen Sound to Little Current and Gore Bay via wayports, passengers and freight. (c) from opening of navigation to June 1st and Sept. 30th to close of navigation, one round trip weekly Owen Sound—Providence Bay; passengers and freight. (d) Tobermory—South Baymouth. 2 round trips daily June 1st to September 29th, Passenger and auto ferry.....	100,000.00
<i>Pele Island and the Mainland, Ontario.</i> (a) Daily sailings during season of navigation. (b) From approximately the middle of June to and including Labour Day, service is extended to Sandusky, Ohio. Passenger and Auto service....	53,557.50
<i>Pictou, Mulgrave and Cheticamp, N.S.</i> 2 sailings weekly via wayports, freight only.....	15,425.95

TABLE X—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Pictou, N.S., Charlottetown, P.E.I., and Magdalen Islands, P.Q.</i>	
1 sailing weekly from Pictou	
1 sailing weekly from Charlottetown	
Passenger, mail and freight service.....	174,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland</i>	
13 round-trips on Mondays, Wednesdays and Saturdays	
14 round-trips on Tuesdays, Thursdays and Fridays and	
11 round-trips on Sundays, between the hours of 8.00 a.m. and 7.00 p.m.	
Passenger and Auto ferry service.....	—
<i>Prescott, Ontario and Ogdensburg, N.Y. State</i>	
Sailings every 15 minutes. Passenger and auto ferry service.....	—
<i>Prince Edward Island and Newfoundland</i>	
Weekly service during season of navigation, freight only.....	72,000.00
<i>Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.</i>	
May 1 to June 20, and from September 22 to December 20, 4 round-trips per day, between June 21 and September 21, 6 round-trips per day. Passenger and auto ferry service.....	557,523.99
<i>Quebec, Natashquan and Harrington, Quebec</i>	
(a) 1 round-trip weekly from Montreal and Quebec to Havre St-Pierre via wayports extending to Natashquan fortnightly;	
(b) 1 round-trip fortnightly from Montreal and Quebec to Seven Islands and wayports to Blanc Sablon. Passengers, mail and freight services during navigation season.....	492,923.00
<i>Quebec or Montreal, Gaspé and Magdalen Islands, Quebec</i>	
During season of navigation—	
1 round-trip weekly Montreal and Quebec via wayports to Gaspé, extending every alternate week to Magdalen Islands. Passenger and freight service...	259,077.00
<i>Rimouski, Matane and North Shore of St. Lawrence, Quebec.</i>	
During navigation season.	
(a) Rimouski to Seven Islands via wayports, 5 trips weekly, 1 trip extended to Havre St-Pierre;	
(b) Matane to Seven Islands via wayports, 2 sailings per week;	
(c) Rimouski to Forestville return Rimouski (direct) 3 sailings per week;	
(d) Rimouski to Baie Comeau return Rimouski, 1 sailing a week;	
(e) Matane to Godbout. Daily service except Sundays. 3 trips extended to Franquelin and Baie Comeau. Passenger, freight and mail service.....	172,500.00
<i>Rivière-du-Loup and St-Simeon, Quebec</i>	
May 15 to June 30, and from September 2 to October 15, 3 round-trips per day. From July 1 to September 1 inclusive, 4 round-trips per day. Passenger and auto ferry service.....	21,000.00
<i>Saint John, N.B., Westport and Yarmouth, N.S.</i>	
2 sailings weekly, May to October, inclusive 1 sailing weekly, November to April, calling at Tiverton, Freeport and Westport, N.S. Freight service only.	33,000.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Quebec</i>	
(a) from the opening to the close of navigation, half-hour service from 6.00 a.m. to midnight, and hourly service from midnight to 6.00 a.m.	
(b) from the close of navigation to the opening in the spring. One hourly service between 6.00 a.m. and 10.30 p.m. Passenger and auto-ferry service.....	43,000.00
<i>Sydney and Bay of St. Lawrence, N.S.</i>	
2 round-trips per week during the season of navigation. Passenger and freight service.....	45,000.00

TABLE X—Concluded

	Subsidy
	\$
<i>Trois Pistoles and Les Escoumains, Quebec</i> Daily service, except Sundays during the season of navigation. Passenger, freight and auto service.....	2,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i> Weekly service, Vancouver to Prince Rupert and Stewart, calling at wayports. Passenger, freight and mail service.....	194,500.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i> Weekly service, Vancouver and West Coast of Vancouver Island. Passenger, freight and mail service.....	88,000.00
<i>Yarmouth, N.S. and Rockland, Maine, U.S.A.</i> Temporary service from February 14 to March 6 while the ferry "Bluenose" was undergoing repairs. 2 trips per week, freight service only.....	4,500.00
<i>Newfoundland Coastal Services</i> include:	
(a) St. Johns—Connerbrook via wayports. 1 round-trip every 26 days during season of navigation.	
(b) St. John's—Lewisper, via wayports, 1 round-trip every fortnight during navigation season.	
(c) Placentia Bay—West run. 2 sailings weekly year-round.	
(d) Placentia Bay—Bay run. 1 sailing weekly, year-round.	
(e) South Coast—Fortune Bay service. Argentia to Port aux Basques via wayports. 1 round-trip every 14 days.	
(f) South Coast Service. Argentia to Port-aux-Basques via wayports. 1 round-trip every 14 days, year-round.	
(g) Green Bay Service. Lewisper to Shoe Cove via wayports. 1 round-trip during season of navigation.	
(h) Lewisper to Corner Brook via wayports during season of navigation. 1 round-trip every 26 days.	
(i) Labrador Service. St. John's to Goose Bay via wayports, and connecting service via wayports to Hebron. One sailing every 2 weeks during season of navigation. All services are for passengers, mail and freight.....	4,069,002.00

Park Steamship Company Limited

The activities of this Company which ceased actual operations on the sale of the fleet in 1946-47 are confined to occasional claims for compensation to seamen for injuries sustained during previous service, such claims are recoverable under insurance policies previously carried.

The basic structure of the Company is being maintained to provide the Government with a practical take-over shipping function should the need arise.

The Company does not employ any salaried officers or staff; its functions continue to be carried out by the staff of the Canadian Maritime Commission.

Degaussing of Merchant Ships

During the year under review the Commission continued to co-ordinate installation and maintenance of degaussing equipment in Canadian ships.

Three privately owned vessels consisting of one large and one small tanker and a package freighter were degaussed with an expenditure of approximately \$53,400 while for Government operation two search and rescue vessels and one large icebreaker were degaussed for an expenditure of approximately \$63,500.

In addition there were a number of vessels brought to completion and some maintenance work done so that the total expenditure in the year was approximately \$138,000.

Military Movements

The Commission has continued its supervisory role in the movement of military equipment and personnel overseas and in its capacity as liaison agent between Tri-service Movements Committee, the ocean shipping lines and the recipient NATO countries.

Special flat rates were again negotiated for these cargoes including those destined for Canadian troops serving in United Nations forces overseas.

The value of ocean freights for all cargo shipments amounted to more than one million dollars.

Coasting Laws of Canada

The Commission continues to advise the Department of National Revenue upon applications for the waiving of the coasting laws to permit temporary operation of foreign-flag or foreign-built ships in the Canadian coasting trade. Before recommending that an applicant be given a waiver, the Commission makes every effort to ensure that no qualified ship suitable for the required service is available.

The Commission

The staff of the Commission on March 31st, 1961 numbered 22 whose annual salaries together with salaries paid to members of the Commission amounted to \$132,558.00.

Dated at Ottawa the 29th day of June, 1961.

A. WATSON,
Chairman.

G. A. SCOTT,
Member.

J. C. RUTLEDGE,
Member.

la demande d'un requérant soit approuvée, la Commission s'assure qu'il n'existe pas de navires remplissant les conditions posées qui soient en mesure d'assurer le service projeté.

La Commission

Le personnel de la Commission comptait, au 31 mars 1961, 22 employés. La somme de leurs traitements annuels et des traitements versés aux membres de la Commission s'élevait à \$132,558.

Ottawa, le 29 juin 1961.

Le Président,

A. WATSON.

Le Commissaire,

G. A. SCOTT.

Le Commissaire,

J. C. RUTLEDGE.

Park Steamship Company Limited

L'activité de cette compagnie, qui a cessé toute exploitation depuis la vente de sa flotte en 1946-1947, ne porte que sur les réclamations d'indemnités qu'elle reçoit de temps à autre au sujet de certains marins qui ont subi des blessures au cours de leur service passé; de telles indemnités sont recouvrables en vertu de polices d'assurances détenues précédemment.

Les rouages essentiels de la compagnie sont maintenus et l'exploitation pourrait facilement être rétablie au besoin.

La compagnie n'emploie pas de personnel salarié; ses fonctions continuent d'être assurées par le personnel de la Commission maritime canadienne.

Démagnétisation des navires marchands

Au cours de l'année à l'étude, la Commission a continué de coordonner l'installation et l'entretien de l'équipement de démagnétisation sur les navires canadiens.

Trois navires appartenant à des entreprises privées et comprenant un grand et un petit navires-citernes et un navire à caissage ont été démagnétisés au coût approximatif de \$53,400, tandis que pour le compte de l'État, deux navires de recherches et de sauvetage et un gros brise-glace ont été démagnétisés au coût d'environ \$63,500.

En plus, on a complété les travaux sur un certain nombre de navires et effectué certains travaux d'entretien, ce qui porte le total des dépenses pour l'année à environ \$138,000.

Mouvements militaires

La Commission a continué de surveiller le mouvement des forces armées et des cargaisons militaires vers les pays d'outre-mer et elle s'est tenue en liaison avec le Comité interarmes des mouvements, les lignes de navigation océaniques et les pays bénéficiaires de l'OTAN.

Des tarifs uniformes spéciaux furent de nouveau négociés pour ces cargaisons y compris celles qui sont destinées aux troupes canadiennes en service avec les forces des Nations Unies outremer.

La valeur du fret océanique pour tous ces envois de cargaisons s'est élevée à plus d'un million de dollars.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission a continué de conseiller le ministre du Revenu national au sujet des demandes d'exemptions de l'application des lois sur la navigation côtière afin de permettre à des navires battant pavillon étranger ou construits à l'étranger de participer temporairement à la navigation côtière au Canada. Avant de recommander que

TABLEAU X—fin

Subvention	\$
<p><i>Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-E.)</i> 2 départs chaque semaine, de mai à octobre inclusivement. 1 voyage hebdomadaire de novembre à avril, avec arrêts à Tiverton, Freeport et Westport (N.-E.). Service-marchandises seulement.</p>	33,000.00
<p><i>Sorel et île Saint-Ignace (P.-Q.)</i> a) Depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, service à toutes les demi-heures, de 6h. du matin jusqu'à minuit, et service à toutes les heures, de minuit jusqu'à 6h. du matin. b) Depuis la clôture de la navigation jusqu'à l'ouverture au printemps, service à toutes les heures entre 6h. du matin et 10.30h. du soir. Service de transbordement d'autos et de passagers.</p>	43,000.00
<p><i>Sydney et baie de Saint-Laurent (N.-E.)</i> 2 voyages aller et retour chaque semaine pendant la saison de navigation. Service passagers et marchandises.</p>	45,000.00
<p><i>Trois-Pistoles et Les Escoumains (P.-Q.)</i> Service quotidien, sauf le dimanche, durant la saison de navigation. Service pour passagers, marchandises et automobiles.</p>	2,000.00
<p><i>Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique (C.-B.)</i> Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et Stewart, avec arrêts à des ports intermédiaires. Services pour passagers, courtier et marchandises</p>	194,500.00
<p><i>Vancouver et la côte ouest de l'île de Vancouver (C.-B.)</i> Service pour passagers, courtier et marchandises.</p>	88,000.00
<p><i>Yarmouth (N.-E.) et Rockland (Maine), E.-U.</i> Service temporaire du 14 février au 6 mars pendant que le transbordement BLUENOSE était en réparation. Deux voyages par semaine, service marchandises seulement.</p>	4,500.00
<p><i>Les services côtiers de Terre-Neuve comprennent:</i> a) Saint-Jean à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. b) Saint-Jean à Lewisport avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour toutes les deux semaines pendant la saison de navigation. c) Baie Placentia, vers l'ouest. Deux départs chaque semaine pendant toute l'année. d) Baie Placentia, trajet de la baie. Un départ hebdomadaire pendant toute l'année. e) Côte sud, service de la baie Fortune. D'Argenta à Port-aux-Basques avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 14 jours. f) Service de la côte sud. D'Argenta à Port-aux-Basques avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour à tous les 14 jours à l'année longue. g) Service de la baie Green. De Lewisport à Shoe Cove avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour pendant la saison de navigation. h) De Lewisport à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires pendant la saison de navigation. Un voyage aller et retour à tous les 26 jours. i) Service du Labrador. Service de Saint-Jean à Goose Bay avec arrêts à des ports intermédiaires, et service de raccordement avec arrêts à des ports intermédiaires jusqu'à Hebron. Un départ à toutes les 2 semaines pendant la saison de navigation. Tous les services assurent le transport des passagers, du courtier et des marchandises.</p>	4,069,002.00

Subvention	\$
<i>Île Pelée et la terre ferme (Ontario)</i> a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation. b) Depuis le milieu de juin approximativement jusqu'à la Fête du Travail inclusivement, le service est prolongé jusqu'à Sandusky (Ohio). Service passagers et automobiles.	
53,557.50	<i>Pictou, Mulgrave et Chéticamp (N.-É.)</i> 2 voyages par semaine avec arrêts à des ports intermédiaires; marchandises seulement.
15,425.95	<i>Pictou (N.-É.), Charlottetown (I.P.-É.) et les Îles de la Madeleine (P.Q.).</i> 1 départ hebdomadaire de Pictou. 1 départ hebdomadaire de Charlottetown.
174,000.00	<i>Service pour passagers, courrier et marchandises.</i> <i>Portugal Cove et l'île Bell (I.-N.)</i> 13 voyages aller et retour le lundi, le mercredi et le samedi 14 voyages aller et retour le mardi, le jeudi et le vendredi, et 11 voyages aller et retour, le dimanche, entre 8h. du matin et 7h. du soir. Transbordeur d'autos et de passagers.
—	<i>Prescott (Ontario) et Ogdensburg (N.Y.), É.-U.</i> Départs toutes les quinze minutes. Service de transbordeur d'autos et de passagers.
—	<i>Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve</i> Service hebdomadaire pendant la saison de navigation; marchandises seulement.
72,000.00	<i>Îles Wood (I.P.-É.) et Caribou (N.-É.)</i> Du 1 ^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 4 voyages aller et retour par jour; entre le 21 juin et le 21 septembre, 6 voyages aller et retour par jour. Service de transbordeur d'autos et de passagers.
557,523.99	<i>Québec, Natashquan et Harrington (P.Q.)</i> a) 1 voyage aller et retour chaque semaine de Montréal et Québec à Havre Saint-Pierre avec arrêts à des ports intermédiaires et se prolongeant jusqu'à Natashquan toutes les deux semaines; b) 1 voyage aller et retour, toutes les deux semaines, de Montréal et Québec jusqu'à Sept-Îles et, avec arrêts à des ports intermédiaires, jusqu'à Blanc-Sablon. Service pour passagers, courrier et marchandises pendant la saison de navigation.
492,923.00	<i>Québec ou Montréal, Gaspé et les îles de la Madeleine (P.Q.)</i> Pendant la saison de navigation, 1 voyage aller et retour chaque semaine, Montréal et Québec à Gaspé avec arrêts à des ports intermédiaires, et se prolongeant toutes les deux semaines jusqu'aux îles de la Madeleine. Service passagers et marchandises.
259,077.00	<i>Rimouski, Matane et Côte nord du Saint-Laurent (P.Q.)</i> Pendant la saison de navigation, a) Rimouski à Sept-Îles avec arrêts à des ports intermédiaires, 5 voyages par semaine, 1 voyage se prolongeant jusqu'à Havre Saint-Pierre; b) Matane à Sept-Îles avec arrêts à des ports intermédiaires, 2 départs chaque semaine; c) Rimouski à Forestville, aller et retour à Rimouski (directement), 3 départs chaque semaine; d) Rimouski à Bate-Combeau, aller et retour, 1 voyage par semaine; e) Matane à Godbout. Service quotidien, sauf le dimanche. 3 voyages se prolongeant jusqu'à Franqueville et Bate-Combeau. Service pour passagers, courrier et marchandises.
172,500.00	<i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i> Du 15 mai au 30 juin et du 2 septembre au 15 octobre, 3 voyages aller et retour chaque jour. Service de transbordeur d'autos et de passagers.
21,000.00	

TABLEAU X
SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

Subvention	\$
Buddock et Iona (N.-E.) Deux départs par jour, sauf le dimanche, pour établir la correspondance avec le train du National-Canadien à Iona; transport des passagers, du courrier, des messageries et des marchandises.	17,500.00
Campobello (N.-B.) et Lubec (Maine), E.-U. Service de navette, quotidien sauf le dimanche; transbordement de passagers et d'automobiles.	9,600.00
Cross Point (P.Q.) et Campbellton (N.-B.) A toutes les demi-heures, de 6 h. du matin à 11 h. du soir, tous les jours durant la saison de navigation; transbordement de passagers et d'automobiles.	35,000.00
Dalhousie (N.-B.) et Miqunashua (P.Q.) A toutes les heures, de 7 h. du matin à 10 h. du soir, durant la saison de navigation; transbordement de passagers et d'automobiles.	27,500.00
Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.) En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En été: 2 voyages par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean En hiver: 4 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En hiver: 1 voyage par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean	95,000.00
Halifax, Canso, Guysborough et l'île Madame (N.-E.) Voyages hebdomadaires avec arrêts à des ports intermédiaires, marchandise seulement.	29,109.59
Île aux Coudecs et Les Éboulements (P.Q.) Jusqu'à sept voyages par jour sur semaine et 5 le dimanche, durant la saison de navigation. Transbordement d'autos et de passagers.	33,000.00
Îles aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Été) Tous les jours sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre. Service pour passagers, courrier et marchandises.	5,000.00
Îles aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Hiver) 3 voyages par semaine, du 15 novembre au 30 avril. Passagers et marchandises.	1,700.00
Îles de la Madeleine (P.Q.), Chéticamp et Halifax (N.-E.) 1 voyage aller et retour à tous les 10 jours, du 1 ^{er} novembre à la clôture de la navigation. Service-marchandises.	6,667.00
Mulgave et Canso (N.-E.) Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.	54,900.00
Mulgave, Queensport et l'île Madame (N.-E.) Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.	31,250.00
Murray Bay et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.) 1 voyage, aller et retour, à Sept-Îles avec arrêts à des ports intermédiaires, à tous les 10 jours, de décembre à mars. Durant les mois de décembre et de mars, le service est prolongé jusqu'à Havre Saint-Pierre. Service passagers et marchandises.	50,000.00
Owen Sound et l'île Manitoulin (Ontario) a) Voyages hebdomadaires avec arrêts à des ports intermédiaires jusqu'à l'île Manitoulin et Sault-Sainte-Marie; passagers et marchandises. b) En juin, juillet et août, un voyage supplémentaire à chaque semaine d'Owen Sound à Little Current et Gore Bay avec arrêts à des ports intermédiaires; passagers et marchandises. c) De l'ouverture de la navigation jusqu'au 1 ^{er} juin et du 30 septembre jusqu'à la clôture de la navigation, un voyage par semaine, aller et retour, d'Owen Sound à Providence Bay; passagers et marchandises. d) De Tobemory à South Baymouth, 2 voyages, aller et retour, tous les jours, du 1 ^{er} juin au 29 septembre; transbordement d'autos et de passagers.	100,000.00

A la demande de groupes intéressés, on a effectué aussi des relevés dans d'autres régions.

Un relevé important a été effectué dans la région du bas Saint-Laurent au sujet d'un projet de service de transbordement entre Pointe-au-Père et Baie-Combeau.

Des membres du personnel de la Direction des subventions ont représenté la Commission à trois comités interministériels spéciaux. Le directeur des Subventions est membre d'une commission technique permanente des marchandises dangereuses.

Afin de faire face à l'augmentation du coût d'exploitation, à la hausse générale des salaires et des frais de réparation, une augmentation des subventions a été approuvée dans le cas de quatre services. Toutefois, les subventions à sept services ont été réduites, dans l'un de ces cas, à cause de la nécessité de réorganiser le service; la réduction a été de \$114,077.

Les inspecteurs de la Commission ont fait l'étude de tous les services et ont effectué des relevés afin de s'assurer de la nécessité des services existants.

Les subventions versées au cours de l'année se sont élevées à \$6,793,236.03.

La répartition des subventions versées en 1960-1961, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Québec—Ile du Prince-Edouard—Nouvelle-Ecosse.....	\$ 174,000.00
Nouvelle-Ecosse—Ile du Prince-Edouard.....	557,523.99
Nouvelle-Ecosse—Nouveau-Brunswick.....	33,000.00
Nouveau-Brunswick—Québec.....	62,500.00
Ile du Prince-Edouard—Terre-Neuve.....	72,000.00
Québec—Nouvelle-Ecosse.....	6,667.00

<i>Services provinciaux</i>	
Colombie-Britannique.....	282,500.00
Nouveau-Brunswick.....	104,600.00
Terre-Neuve.....	4,069,002.00
Nouvelle-Ecosse.....	197,685.54
Ontario.....	153,557.50
Québec.....	1,080,200.00
Total.....	\$6,793,236.03

Le total ci-dessus est la somme nette des versements après recouvrement par voie de récupération de la subvention de \$59,476.01 du service Wood Island (I.P.-E.)—Caribou (N.-E.). Il ne comprend pas les recouvrements réalisés après le 30 avril 1961 en conformité de la clause de récupération contenue dans les contrats, lesquels recouvrements sont donnés ci-après:

Rivière-du-Loup et Saint-Siméon, services du Québec, \$612; Rimouski, Matane et rive nord du Saint-Laurent, \$22,688. Le tableau X donne les services subventionnés, la fréquence et le genre de chaque service et le montant de la subvention.

III.—Généralités

Services subventionnés de navires à vapeur

En conformité des dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne, la Commission a continué d'administrer les subventions votées par le Parlement. Au cours de l'année financière 1960-1961, des subventions ont été accordées uniquement pour les services côtiers et d'eaux intérieures. Des contrats pour l'exploitation de trente-trois services étaient en vigueur durant cette période, deux sur la côte ouest, deux sur les Grands lacs et 29 sur la côte est.

Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent et de Terre-Neuve que les chemins de fer Nationaux du Canada exploitent sur dix routes différentes, et dont les trois suivants sont des services nouveaux :

- a) Îles de la Madeleine (P.Q.), Chéticamp et Halifax (N.-É.), service commencé le 1^{er} novembre 1960;
- b) Yarmouth (N.-É.) et Rockland (Maine), États-Unis, service provisoire destiné à assurer la liaison entre la Nouvelle-Ecosse et la Nouvelle-Angleterre pendant que le n.m. *Blue Nose* subit sa remise en état annuelle;
- c) Portugal Cove et Bell Island (Terre-Neuve), service de transbordement; le transbordement à véhicules et à passagers *John Guy*, construit pour le ministère des Transports, a été affecté à ce service.

Au cours de cette période, aucune subvention n'a été versée pour le service Portugal Cove et Bell Island (Terre-Neuve), ni pour le service de transbordement entre Prescott et Ogdensburg; le contrat relatif à ce dernier service a pris fin au milieu de l'année lorsque le nouveau pont reliant Prescott et Ogdensburg a été terminé et ouvert à la circulation. Aucune demande de subvention n'a été faite pour les six mois d'exploitation.

Le navire de l'État *Pelea Islander*, construit pour le ministère des Transports, a été livré le 18 juin et il a été affecté au service de l'île Pelee. Après quelques difficultés d'ordre mécanique auxquelles il a été remédié, le navire a pu assurer un meilleur service à l'île.

Onze demandes de subvention pour de nouveaux services ont été reçues. Deux de ces demandes ont été approuvées, six ont été rejetées et trois sont en suspens jusqu'à réception de plus amples renseignements. Dans chaque cas on a effectué une enquête approfondie au sujet des services projetés et des estimations financières et on a fait des relevés au besoin.

La valeur des déterminations pour des conversions et des modifications importantes est plus faible à cause de la diminution des additions et modifications à des navires de lac déjà existants.

L'article 4 de la Loi prévoit que dans certains cas, lorsque des sommes provenant de la vente de navires sont utilisées à des remplacements satisfaisants dans des chantiers canadiens, la Commission maritime canadienne peut délivrer des certificats permettant l'exonération de la reprise de la dépréciation. Cette disposition de la Loi continue à stimuler considérablement les mises de fonds dans la construction de nouveaux navires.

Depuis la mise en vigueur de la Loi jusqu'au 31 mars 1961, 220 certificats ont été délivrés en vertu de cet article à 118 demandeurs et la somme totale réorientée vers la construction de nouveaux navires et provenant du produit des ventes a été de \$78,125,000.

Au cours de la dernière année, 49 certificats ont été délivrés à 29 demandeurs et la somme totale du produit des ventes s'élève à \$8,747,000.

TABLEAU IX

DÉTERMINATIONS DE COÛT EN CAPITAL CONCERNANT LES DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉVUES PAR L'ARTICLE 3 DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS									
	Navires de charge		Dragues, péniches et chalands		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Déterminations globales		DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET MODIFICATIONS IMPORTANTES	
	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$
1950 /51.....	1	3, 136, 716. 19	2	153, 729. 23	1	57, 865. 54	4	3, 348, 310. 96	17	1, 468, 496. 33
1951 /52.....	6	9, 127, 824. 52	6	251, 115. 88	11	1, 177, 791. 17	23	10, 556, 731. 57	16	1, 113, 820. 56
1952 /53.....	14	26, 541, 152. 70	10	507, 509. 79	12	1, 060, 349. 26	36	28, 109, 011. 75	21	4, 387, 848. 89
1953 /54.....	8	18, 841, 346. 88	19	987, 490. 10	41	1, 026, 306. 06	68	20, 855, 143. 04	17	3, 213, 387. 25
1954 /55.....	9	14, 516, 710. 26	21	2, 007, 693. 09	19	1, 192, 126. 38	49	17, 716, 529. 73	19	4, 053, 255. 33
1955 /56.....	9	2, 795, 475. 19	37	3, 532, 817. 18	16	1, 310, 892. 58	62	7, 639, 184. 95	10	2, 390, 890. 59
1956 /57.....	15	12, 344, 718. 98	54	4, 424, 785. 07	26	1, 249, 511. 89	95	18, 019, 015. 94	15	2, 158, 084. 16
1957 /58.....	8	8, 207, 693. 36	35	5, 581, 527. 51	29	1, 726, 183. 70	72	15, 515, 404. 57	9	1, 233, 670. 72
1958 /59.....	12	20, 766, 881. 43	36	3, 496, 436. 58	27	3, 014, 925. 20	75	27, 278, 243. 21	38	2, 749, 217. 13
1959 /60.....	10	27, 370, 998. 60	31	3, 008, 347. 80	42	1, 956, 792. 52	83	32, 336, 138. 92	43	8, 744, 563. 91
1960 /61.....	16	59, 085, 826. 34	52	6, 300, 734. 15	50	2, 493, 419. 08	118	67, 879, 979. 57	35	4, 783, 362. 52

Nota: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

MARINE INDUSTRIES LIMITED				
269.....	Pétrolier.....	Puiss. au frein 4,000 ch. Diesel.....	6,300t.b. 2,000t.b.	Marine Industries Limited Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
278.....	Grue flottante.....	Aucun.....		
DAVIE SHIPBUILDING LIMITED				
625.....	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice.....	18,000t.b.	Canada Steamship Lines
627.....	Navire de transport en vrac	Diesel 1 hélice Turbine avec réducteurs.....	10,000t.b.	N. M. Patterson & Sons
GEO. T. DAVIE & SONS				
76.....	Remorqueur.....	Puiss. au frein 1,520 ch. Diesel 2 hélices.....	250	Conseil des Ports nationaux
77.....	Navire de lac (proue).....	Aucun.....	5,250	Canadian Vickers Limited
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK COMPANY LIMITED				
Petite Porte.....	Navires de charge et à passagers.....	Puiss. au frein 2,200 ch. Diesel 2 hélices.....	950	Ministère des Transports
1045.....	Remorqueur de 94 pieds..	Diesel 2 hélices.....	—	Ministère des Travaux publics
1046.....	Navire hydrographique...	Puiss. au frein 8,400 ch. Diesel-électrique 2 hélices.	4,660 dépl.	Ministère des Mines et des Relevés
1047.....	Navire de transport en vrac	Turbine.....	17,000	techniques
1049.....	Pétrolier.....	Diesel.....	—	Canadian General Electric
HALIFAX SHIPYARDS LTD.				
Maxwell.....	Navire hydrographique (voisinage des côtes)...	Puiss. au frein 700 ch. Diesel-électrique 2 hélices.....	390 dépl.	Ministère des Mines et des Relevés techniques
28.....	Transbordeur d'autos et de passagers.....	Puiss. sur l'arbre 5,200 ch. Diesel-électrique.....	2,700 dépl.	Ministère des Transports
30.....	Patrouilleur.....	Puiss. au frein 2,560 ch. Diesel-électrique.....	860 dépl.	Ministère des Pêcheries
FERGUSON INDUSTRIES LIMITED				
143.....	Bateau-pilote.....	Puiss. au frein 700 ch. Diesel 2 hélices.....	150t.b.	Ministère des Transports

TABLEAU VIII—*fin*
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES EN PRÉPARATION OU EN CONSTRUCTION DANS LES CHANTIERS CANADIENS
AU 31 MARS 1961—*fin*
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Port en lourd estimatif	Propriétaire
RUSSEL BROTHERS LIMITED <i>Expanse</i>	Remorqueur.....	Puiss. sur l'arbre 290 ch. Diesel.....	37	Canadian International Paper Company Ministère des Travaux publics Ministère des Transports
1194.....	Draque suseuse.....	Aucun.....	60	Island Shipping Limited
1199.....	Bateaux de travaux.....	Puiss. sur l'arbre 142 ch.....	30	
PORT WELLER DRY DOCKS LIMITED <i>Wheat King</i> (Conversion majeure)...	Navire de transport en vrac	Puiss. au frein 6,300 ch. Diesel 1 hélice.....	15,400	Island Shipping Limited
<i>Federal Palm</i> (29).....	Navire de charge et à passagers.....	Puiss. au frein 3,400 ch. Diesel 1 hélice.....	3,000t.b.	Ministère des Transports
KINGSTON SHIPYARDS 88.....	Chaloupe-pilote.....	Puiss. au frein 700 ch. Diesel	75	Ministère des Transports
89.....	Péniche à bascule.....	Aucun.....	224	Conseil des Ports Nationaux
CANADIAN VICKERS LIMITED <i>J. N. McWalters</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine à vapeur.....	17,000t.b.	Scott Misenar Steamships Limited
<i>Federal Maple</i>	Navire de charge et à passagers.....	Puiss. au frein 3,400 ch. Diesel 1 hélice.....	3,000t.b.	Ministère des Transports
278.....	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine avec réducteurs...	17,000t.b.	Papachristidis Company Limited

TABLEAU VIII

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES EN PRÉPARATION OU EN CONSTRUCTION DANS LES CHANTIERS CANADIENS
AU 31 MARS 1961

(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Port en lourd estimatif	Propriétaire
YARROWS LIMITED				
208.....	Chaland à billes autochar- geur.....	Aucun.....	—	McMillan, Bloedel & Powell River Limited
210.....	Chaland à gravier auto- chargeur.....	Aucun.....	—	Deeks-McBride Limited
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. —	Transbordeur d'autos et de passagers.....	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices.....	3, 000	Gouvernement de la Colombie- Britannique
BURKARD DRY DOCK COMPANY LIMITED				
311.....	Transbordeur d'autos et de passagers.....	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices.....	3, 000	Gouvernement de la Colombie- Britannique
312.....	Drague sugeuse à clapets.	Puiss. au frein 3,600 ch. Diesel-électrique.....	2, 050	Ministère des Travaux publics
COLLINGWOOD SHIPYARDS				
<i>Fort Chambly</i>	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices.....	3, 833 t. b.	Steel Company of Canada Limited
170.....	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 1,850 ch. Diesel 2 hélices.....	6, 000	Canadian General Electric
171.....	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 1,850 ch. Diesel 2 hélices.....	6, 000	Canadian General Electric
172.....	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice.....	17, 000	Canadian General Electric

Perspectives

Quoique la valeur des navires commandés soit considérable, la grande majorité des commandes porte sur la construction de navires de guerre ou d'autres navires de l'Etat; les commandes de navires de commerce représentent moins que le quart du total. La Commission continue de mettre tout en œuvre pour accroître le nombre de commandes commerciales parce qu'à défaut de l'augmentation de celui-ci, l'industrie ne pourra pas maintenir l'emploi à son niveau actuel. Il est néanmoins réjouissant de constater que les efforts tentés par la Commission ont récemment porté fruit et que les commandes commerciales, durant la présente année, devraient enregistrer une hausse tant au point de vue du nombre de navires qu'au point de vue de la jauge.

Le tableau suivant donne la valeur estimative des navires de chaque catégorie en préparation ou en construction dans les quatre régions de construction maritime au 31 mars 1961.

<i>Navires de guerre</i>	<i>Autres navires de l'Etat</i>	<i>Navires de commerce</i>	<i>Total</i>
\$ 50,000,000	\$ 3,190,000	\$ 7,686,500	\$ 60,876,500
Côte du Pacifique.....			
Grands lacs.....	—	13,880,000	16,872,850
Saint-Laurent.....	88,040,000	27,696,500	121,821,500
Côte de l'Atlantique.....	25,375,000	7,000,000	45,156,400
\$163,415,000	\$ 25,049,250	\$ 56,263,000	\$244,727,250

Le coût estimatif en capital de tous les navires en préparation ou en chantier s'élevait à \$244,727,250 au 31 mars 1961. Cette somme représente les commandes de neuf navires de guerre, dix-huit autres navires destinés à l'Etat et quinze navires de commerce. Les caractéristiques des navires de l'Etat et de commerce sont données dans le tableau VIII.

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau IX fait voir que la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission pour de nouvelles constructions et des modifications importantes pour l'année financière se terminant le 31 mars 1961, a été la plus élevée depuis l'entrée en vigueur de la loi en 1950.

Cet état de choses est surtout attribuable à l'inclusion du coût total de deux navires-citernes de 40,000 tonnes ainsi qu'à la hausse de la mise de fonds par les exploitants de navires qui désirent acquérir des navires de transport en vrac mieux adaptés au service dans la voie maritime.

La mise de fonds pour la construction de dragues, chalands, remorqueurs et bateaux de pêche se maintient de façon régulière.

TABLEAU VII
VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
PAR DES CHANTIERS CANADIENS, 1955-1960

Région de construction	1955	1956	1957	1958	1959	1960
LITTORAL DU PACIFIQUE						
Construction navale.....	\$ 2,470,000	\$ 3,765,960	\$ 53,837,870	\$ 2,030,940	\$ 69,957,000	\$ 7,419,535
Réparations et conversions.....	8,138,654	9,465,965	11,098,523	5,310,980	5,956,737	5,331,304
	10,608,654	13,231,925	64,936,393	7,341,920	75,913,737	12,750,839
GRANDS LACS						
Construction navale.....	6,643,600	3,951,600	12,461,820	17,031,200	17,854,695	16,193,500
Réparations et conversions.....	2,895,745	3,975,387	3,917,132	8,976,266	3,897,168	5,542,460
	9,539,345	7,926,987	16,378,952	26,007,466	21,751,863	21,735,690
SAINT-LAURENT						
Construction navale.....	37,783,150	48,100,400	14,545,600	64,919,000	41,908,980	34,268,000
Réparations et conversions.....	7,898,312	10,377,731	9,373,341	8,688,980	12,702,543	11,175,032
	45,681,462	58,478,131	23,918,941	73,607,980	54,611,523	45,443,032
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE						
Construction navale.....	370,000	17,916,000	28,713,900	3,668,000	23,053,570	4,198,500
Réparations et conversions.....	8,107,094	6,021,147	8,741,738	9,030,359	7,674,935	8,233,164
	8,477,094	23,937,147	37,455,638	12,698,359	30,728,505	12,433,664
Résumé						
Construction navale.....	47,266,750	73,733,960	109,559,190	87,649,140	152,774,245	62,079,535
Réparations et conversions.....	27,039,805	29,840,230	33,130,734	32,006,585	30,231,383	30,283,957
	74,305,555	103,574,190	142,689,924	119,655,725	183,005,628	92,363,492

lisée par une baisse correspondante de la valeur des travaux terminés dans la région du Saint-Laurent.

<i>Navires de guerre</i>	<i>Navires de commerce</i>	<i>Valeur en dollars</i>
9	620	\$ 5,331,304
—	116	5,542,460
5	608	11,175,032
73	637	8,235,161
87	1,981	\$30,283,957

Pour comparaison, on trouvera au tableau VII la valeur des navires livrés par les chantiers canadiens de 1955 à 1960 ainsi que la valeur des réparations et transformations effectuées par ces mêmes chantiers durant la même période.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans cette industrie (d'après les rapports de 16 chantiers) a été de 9,814, soit une baisse d'environ 5 p. 100 comparativement au chiffre de 1959.

Comme l'indique le tableau ci-après, la région de la côte du Pacifique a accusé une baisse marquée du niveau de l'emploi; une légère baisse a aussi affecté la région des Grands lacs tandis que pour la première fois depuis plusieurs années, les chantiers maritimes des régions du Saint-Laurent et de la côte de l'Atlantique ont enregistré une hausse de l'emploi. Les chiffres pour les trois premiers mois de 1961 indiquent que le niveau de l'emploi sera de nouveau inférieur à celui de l'année précédente.

Voici la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction navale au cours de la période 1946-1960:

<i>Nombre de chantiers ayant fait rapport</i>	<i>Côte du Pacifique</i>	<i>Grands lacs</i>	<i>Saint-Laurent</i>	<i>Côte de l'Atlantique</i>	<i>Total</i>
1946	16	2,148	6,272	2,991	16,399
1947	16	4,119	1,485	8,874	2,657
1948	16	2,949	2,308	8,445	1,976
1949	16	1,496	2,168	4,230	1,937
1950	17	1,100	2,202	3,892	1,336
1951	19	2,080	2,803	5,237	1,913
1952	19	2,595	3,591	8,092	2,909
1953	20	2,547	3,082	10,490	3,511
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187

maritimes. Ce navire a une vitesse de croisière de 11 nœuds et un rayon d'action de 5,000 milles. Le *Beaufort*, bateau-sonde de 158 pieds, a été construit par la *Geo. T. Davie & Sons* pour le service dans le chenal maritime du Saint-Laurent. Il a été conçu spécialement pour ce service et est équipé d'un sondeur de 42 pieds lui permettant d'enregistrer la profondeur à trois pouces près. En plus de son appareil propulseur principal, il est muni d'un moteur électrique d'une puissance au frein de 80 chevaux relié à chacun des deux arbres d'hélice au moyen d'engrenages et permettant une propulsion lente pendant les opérations de sondage.

Parmi les navires d'importance construits pour les services de l'État pendant l'année 1960, il convient de mentionner le *Hopedale*, de 188 pieds, sorti des *Collingwood Shipyards* et le *John Guy*, de 141 pieds, construit par la *Ferguson Industries Limited* de Pictou (N.-E.). Le premier est un navire de charge et à passagers renforcé pour la navigation dans les glaces qui est actuellement affecté à un service côtier entre divers ports de Terre-Neuve et du Labrador et est exploité par les chemins de fer Nationaux du Canada. Le second est un transbordeur d'autos et de passagers destiné à maintenir un service pendant toute l'année entre Bell Island et Portugal Cove à Terre-Neuve. Ce navire du ministère des Transports est affrété par la *Newfoundland Transportation Company Limited* pour ce service. Un autre transbordeur d'autos et de passagers, le *Pelee Islander*, de 136 pieds, construit par *Erveau Shipbuilding Limited*, est affrété par la *Pelee Shipping Limited*, et le *Ville-Marie*, navire hydrographique de 127 pieds, construit par la *Russel Brothers* à Owen Sound, est en service dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

Le plus grand bâtiment jamais construit dans un chantier maritime du Canada est l'*Emerillon*, navire-citerne de 710 pieds et de 41,825 tonnes de port en lourd, construit par la *Davie Shipbuilding Limited* pour la *Papachristidis Tankers Limited*. Il a, à l'arrière, une machine à vapeur à turbines avec réducteurs qui produit une puissance sur l'arbre de 17,600 chevaux et assure au navire une vitesse de service de 17½ nœuds. Conçu pour service mondial, il est à l'heure actuelle affrété par la *Shell Oil Company* qui l'utilise pour le transport du pétrole brut du Venezuela aux États-Unis.

Réparation de navires

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, réarmé ou mis en cale sèche 1,981 navires marchands et 87 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1960 s'est établie à \$30,283,957, répartie entre les quatre régions de construction, ainsi que le laisse voir le tableau ci-dessous. Par rapport à l'année 1959, ce chiffre représente une hausse de \$52,574. Quoique la valeur de ces travaux ait connu une augmentation sensible dans la région des Grands lacs, cette hausse a malheureusement été neutra-

TABLEAU VI—*fin*
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1960—*fin*

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
Geo. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Beaufort</i>	Bateau-sonde.....	Puiss. au frein 1,280 ch. Diesel 2 hélices.....	812 179	Ministère des Transports Ministère des Travaux publics
<i>P.W.D. n° 12</i>	Drague à conduite de 12".	Aucun.....		
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. LTD. <i>Thomas Carleton</i>	Ravitailleur et baliseur...	Puiss. au frein 2,000 ch. Diesel 2 hélices.....	1,217	Ministère des Transports
HAIRFAX SHIPYARDS LTD. <i>D.P.W. n° 16</i>	Drague.....	Aucun.....	48	Ministère des Travaux publics
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>John Gay</i>	Transbordeur d'autos et et de passagers.....	Puiss. 1,000 ch. Diesel 2 hélices.....	590 25 ch.	Ministère des Transports Ministère des Travaux publics
<i>P.W.D. n° 150 et 151</i> <i>Péniches de débarquement n° 135, 136 et 137</i>	2 péniches à bascule..... 3 péniches de débarque- ment.....	Puiss. au frein 264 ch. Diesel 2 hélices.....	30 ch.	Ministère des Transports
<i>Brudenell</i>	Chaloupe.....	Puiss. au frein 170 ch. Diesel 1 hélice.....	15	Ministère des Travaux publics
LUNENBURG FOUNDRY & ENGINEERING LTD. <i>Senator Penny</i>	Chalutier.....	Puiss. 550 ch. Diesel.....	179	John Penny & Sons Ltd.
SYDNEY ENGINEERING & DRY DOCK Co. LTD. <i>D.P.W. n° 10</i>	Drague.....	Aucun.....	124	Ministère des Travaux publics

<i>Carol Lake</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 8,500 ch. Turbine 1 hélice.....	17, 070	Carryore Ltd.
<i>Hopedale</i>	Navire de charge et à passagers.....	Puiss. au frein 1,200 ch. Diesel 2 hélices.....	1, 106	Ministère des Transports
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Ville-Marie</i>	Navire hydrographique...	Puiss. sur l'arbre 1,000 ch. Diesel 2 hélices.....	390	Ministère des Transports
<i>Ruswell</i>	Remorqueur.....	Puiss. sur l'arbre 400 ch. Diesel.....	21	Conseil des Ports nationaux
<i>Rapids</i>	Remorqueur.....	Puiss. sur l'arbre 600 ch. Diesel.....	49	Drake Construction Ltd.
<i>Teddy</i>	Remorqueur	Puiss. sur l'arbre 400 ch.	23	Drake Construction Ltd.
<i>D.P. nos 1 et 2</i>	2 chalands.....	Aucun.....	322 ch.	Drake Construction Ltd.
<i>Kinnaird</i>	Remorqueur.....	Puiss. sur l'arbre 600 ch.	49	Drake Construction Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Red Wing</i> (conversion majeure)....	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 6,000 ch. Turbo-électrique 1 hélice	17, 812	Upper Lakes Shipping Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS <i>Miss Cornwall</i>	Yacht de croisière pour touristes.....	Puiss. 354 ch. Diesel.....	44	Cornwall Boat Line Tours Ltd.
CANADIAN VICKERS LTD. <i>John A. France</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch.	17, 382	Scott Misener Steamships Ltd.
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>M.I.L. nos 490 et 491</i>	2 pénéiches en acier.....	Aucun.....	90 ch.	Marine Industries Ltd.
<i>M.I.L. n° 492</i>	Péniche en acier.....	Aucun.....	222	Marine Industries Ltd.
<i>C-274A et C-274B</i>	2 remorqueurs.....	Puiss. 335 ch. Diesel 1 hélice.....	18 ch.	Dufresne Construction Co. Ltd.
DAVE SHIPBUILDING LTD. <i>Emerillon</i>	Pétrolier.....	Puiss. sur l'arbre 16,000 ch. Vapeur 1 hélice...	26, 968	Papachristidis Tankers Ltd.
<i>Jerry G.</i>	Remorqueur.....	Puiss. au frein 960 ch. Diesel.....	202	Dave Shipbuilding Ltd.
<i>John A. Macdonald</i>	Brise-glace.....	Puiss. sur l'arbre 15,000 ch. Diesel-électrique 2 hélices.....	6, 186	Ministère des Transport
<i>New Quebec</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 4,400 ch. Turbine 1 hélice.....	9, 957	N. M. Paterson & Sons

TABLEAU VI
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1960

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LIMITED <i>V.T. nos 83, 84, 85, 86, 87, 88 et 89.</i> <i>V.T. nos 101, 102 et 103.</i> <i>L.M.G. no 7.</i> <i>Straits 104.</i> <i>G. of G. no 220.</i> <i>S. & R. no 11.</i> <i>G. of G. nos 221 et 222.</i> <i>Forest Prince.</i>	7 chalands à ételles. 3 chalands à ételles. Chaland à pont plat. Chaland à ételles. Chaland à pont plat. Chaland à pont plat. 2 chalands à pont plat. Chaland à billes autochar- geur.	Aucun. Aucun. Aucun. Aucun. Aucun. Aucun. Aucun. Aucun.	597 ch. 667 ch. 368 597 513 513 513 ch. 2, 724	Différents propriétaires Vancouver Tug Boat Co. Ltd. L. N. Grimston Straits Towing Ltd. M. R. Schubert R. Townsend & M. H. Smith James S. Byrn B. C. Forest Products Ltd.
VICTORIA MACHINERY Depor Co. Ltd. <i>Sidney.</i>	Transbordeur d'autos et de passagers.	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices.	2, 978 89 631 ch.	Gouvernement de la Colombie- Britannique Ministère des Travaux publics Island Tug & Barge Ltd.
<i>ITB nos 70, 71, 72 et 73.</i>	Péniche à bascule. 4 chalands à copeaux.	Aucun. Aucun.		
BURKARD DRY DOCK Co. Ltd. <i>Tsawwassen.</i>	Transbordeur d'autos et de passagers.	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices.	2, 976	Gouvernement de la Colombie- Britannique
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. <i>Midland Prince (Conversion).</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 1,440 ch. Vapeur 1 hélice.	6, 339	Canada Steamship Lines Ltd.
COLLINGWOOD SHIPYARDS <i>Murray Bay.</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 8,500 ch. Turbine 1 hélice.	17, 369	Canada Steamship Lines Ltd.

II.—Construction et réparation des navires

Construction navale

Au cours de 1960, les chantiers les plus importants ont livré cinquante-huit navires, dont les caractéristiques sont données au tableau VI. Quarante et un d'entre eux étaient destinés à des fins commerciales, deux à un gouvernement provincial et quinze à divers ministères du gouvernement fédéral. Pour la première fois depuis plusieurs années aucun navire de guerre n'a été livré, mais la construction de six destroyers d'escorte s'est poursuivie et des commandes ont été passées pour la construction d'un grand navire-citerne, destiné à la marine de guerre, et de deux navires plus petits. Les navires de commerce étaient surtout des remorqueurs et des chalands mais comprenaient aussi trois grands navires de transport en vrac, le *Murray Bay*, le *John A. France* et le *Carol Lake*, un navire de transport en vrac de dimensions moyennes, le *New Quedoc*, et l'*Emerillon*, pétrolier de 40,000 tonnes, le plus grand navire jamais construit dans un chantier maritime canadien.

Si l'on exclut les navires de guerre, la jauge brute globale de tous les navires construits en 1960 dans les principaux chantiers maritimes s'élève à 121,628 tonnes. La valeur globale de tous les navires livrés est d'environ \$62,079,535. Comparativement aux chiffres de 1959, il y a eu augmentation de 26 p. 100 de la jauge brute globale mais une diminution de 57 p. 100 de la valeur en dollars des navires livrés; la diminution de la valeur est due au fait qu'aucun navire de guerre n'a été livré en 1960.

L'un des navires les plus remarquables livrés en 1960 a sans doute été le *John A. Macdonald*, brise-glace de 315 pieds construit par la *Dave Shipyards Limited*. Ce navire à trois hélices, dont les machines de propulsion diesel-électriques produisent 15,000 chevaux sur l'arbre, aura un rayon d'action de près de 20,000 milles sans avoir à refaire sa provision de combustible. Il est conçu pour le service dans l'Arctique dans les conditions les plus rigoureuses et peut emporter suffisamment de combustible et de provisions pour lui permettre de passer une saison complète dans l'Arctique sans avoir à se ravitailler. Le pont d'envol et le hangar, situés à l'arrière du navire, sont disposés de façon à accommoder trois hélicoptères à la fois. Son équipement comprend un sondeur à ultra-sons, un compas gyrosco-pique, des installations radiotélégraphique et radiotéléphonique, un goniomètre et un appareil radar.

Le *Thomas Carlson*, ravitailleur-baliseur de 180 pieds, a été construit par la *Saint John Shipbuilding and Dry Dock Company Limited* pour le service dans la baie de Fundy et autres secteurs

Registres des navires

Les registres de la Commission renferment des statistiques et autres renseignements concernant chacun des navires automoteurs de 100 tonnes de jauge brute et plus portés sur le registre canadien, ainsi que certains autres navires ne battant pas pavillon canadien, à cause de leur type, de leur utilisation ou des caractéristiques nouvelles ou spéciales qui les distinguent. La Commission tient aussi un registre statistique concernant les navires appartenant au gouvernement fédéral et leur emploi.

Elle prend note des tendances et des réalisations dans le domaine des affaires maritimes dans le monde entier ainsi que des changements que les autres nations apportent à leur ligne de conduite et à leurs pratiques en matière de navigation. Ces renseignements sont conservés dans les archives de la Commission.

pour transporter quelque 375,000 tonnes de marchandises entre les ports des Grands lacs, du Saint-Laurent et du littoral canadien de l'Atlantique, ceux de Terre-Neuve compris.

En 1960, comme au cours des années précédentes, plusieurs des navires ne battant pas pavillon canadien et faisant du service côtier se sont livrés pour diverses périodes au transport d'une seule denrée en vrac. Des navires de cette catégorie ont transporté toutes les expéditions de bois de la Colombie-Britannique vers l'Est du Canada, tout le minerai d'ilmenite expédié de Havre-Saint-Pierre à Sorel, tout le minerai de fer expédié de Sept-Iles à Contrecoeur et plus de 90 p. 100 du minerai de fer expédié de Sept-Iles à Sydney. Ils ont aussi transporté 98 p. 100 du gypse expédié de Little Narrows; plus de 40 p. 100 du gypse expédié d'Halifax; plus des deux tiers du minerai de fer expédié de Wabana à Sydney et 65 p. 100 du charbon du Cap Breton vers les ports domestiques. Les navires ne battant pas pavillon canadien ont aussi transporté près de la moitié du spath fluor expédié de ports du Saint-Laurent et de Terre-Neuve à Port-Alfred; 35 p. 100 de toutes les marchandises à destination de l'Arctique et 5 p. 100 des grains expédiés des ports canadiens de la tête des lacs aux autres ports canadiens.

Sur les cent navires ne battant pas pavillon canadien qui ont pris part à notre commerce intérieur, treize avaient moins de 1,000 tonneaux de jauge brute; seize avaient entre 1,000 et 2,000 tonneaux; dix-neuf, de 2,000 à 5,000 tonneaux; trente-cinq, de 5,001 à 10,000 tonneaux; seize de 10,000 à 15,000 tonneaux et un, plus de 20,000 tonneaux.

Le tableau suivant fait voir les principales denrées transportées par les navires côtiers en 1959:

<i>Denrées</i>	<i>Tonnes courtes (en milliers)</i>	<i>Pour- centage</i>
Grains.....	9,383,815	22.9
Pétroles et dérivés.....	7,916,992	19.3
Bois à pâte et copeaux.....	5,432,497	13.2
Minerai de fer.....	3,423,410	8.3
Charbon et coke.....	2,374,066	5.8
Sable, gravier et pierre.....	2,335,513	5.7
Billes, perches et poteaux.....	1,789,318	4.4
Pierre calcaire.....	996,124	2.4
Minéraux industriels.....	953,591	2.3
Ciment.....	687,225	1.7
Papier-journal et autre papier.....	379,195	0.9
Gypse.....	342,347	0.8
Bois de chauffage et ételles.....	338,808	0.8
Produits manufacturés.....	275,452	0.7
Bois d'œuvre, etc.....	245,443	0.6
Autres produits miniers.....	201,597	0.5
Minerais métalliques non-ferreux et leurs concentrés.....	172,513	0.4
Produits chimiques.....	163,459	0.4
Barres de fer et d'acier.....	139,281	0.3
Autres denrées.....	3,526,065	8.6
	41,076,811	100.0%

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation :

Nombre de navires	Nombre de voyages
Allemagne de l'Ouest.....	80
Argentine.....	1
Bahamas.....	1
Bermudes.....	2
Chine nationaliste.....	2
Cuba.....	2
Danemark.....	8
Egypte.....	2
Eire.....	4
Espagne.....	4
Etats-Unis.....	51
Finlande.....	6
France.....	10
Grèce.....	22
Inde.....	3
Israël.....	5
Italie.....	15
Japon.....	7
Libéria.....	60
Norvège.....	87
Panama.....	14
Pays-Bas.....	23
Royaume-Uni.....	89
Suède.....	38
Yugoslavie.....	4
.....	219
.....	2
.....	4
.....	18
.....	3
.....	2
.....	15
.....	2
.....	12
.....	4
.....	86
.....	14
.....	22
.....	40
.....	3
.....	11
.....	28
.....	11
.....	108
.....	206
.....	27
.....	59
.....	247
.....	94
.....	8
.....	1,245

La navigation côtière au Canada

Une estimation provisoire indique une augmentation de plus d'un million de tonnes dans le volume des marchandises transportées par les navires côtiers en 1960, en dépit d'une baisse sensible des expéditions du minerai de fer en provenance de Sept-Îles. Au cours de l'année, 97 navires britanniques non immatriculés au Canada, 2 navires immatriculés en Eire et un navire immatriculé en Allemagne participant à notre navigation côtière ont transporté plus de 6,285,000 tonnes de marchandises, ce qui représente 15 p. 100 du total.

De ces marchandises, tout juste un peu moins de deux millions et quart de tonnes provenaient des Maritimes; près de deux millions des Grands lacs et près de trois quarts de million de tonnes, de Terre-Neuve. Environ 77,000 tonnes de marchandises ont été transportées entre régions côtières et plus de 20,000 tonnes dans chacune des régions du Pacifique et de l'Arctique. Quinze des participants qui ne battaient pas pavillon canadien, étaient des navires-citernes dont la jauge brute variait de moins de 1,000 tonneaux à 13,252 tonneaux. Ces navires-citernes, se livrant pour la plupart au transport de produits pétroliers entre les ports du littoral de l'Atlantique et ceux du Saint-Laurent, ont transporté plus d'un million de tonnes au cours de l'année. Les lignes de navigation côtière dans l'Est du Canada ont employé 24 navires ne battant pas pavillon canadien

Parcours	Nombre et nationalité des lignes	Moyenne mensuelle des départs
L'Amérique du Sud. Côte occidentale de	1 américaine 1 chilienne	5
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Australie et Nouvelle-Zélande.	1 britannique	2
Ports des Grands lacs—Australie et Nouvelle-Zélande.	1 suédoise	1
Ports du Pacifique—Australie et Nouvelle-Zélande.	1 allemande 1 américaine 2 britanniques	5
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Extrême-Orient.	1 américaine 2 japonaises	4
Ports des Grands lacs—Extrême-Orient.	2 japonaises	1
Ports du Pacifique—Extrême-Orient.	3 américaines 1 britannique 1 indienne 4 japonaises	17
Ports des Grands lacs—Moyen-Orient.	1 hollandaise	1
Ports du Pacifique—Iles du Pacifique.	1 norvégienne	Environ un tous les deux mois
Ports du Pacifique—Côte américaine du Pacifique.	4 japonaises	5
Tour du monde à partir des ports de l'Atlantique, vers l'est.	1 américaine	2
Tour du monde à partir des ports du Pacifique, vers l'est.	1 américaine 1 yougoslave	Environ un tous les deux mois

¹ Et via le détroit de Magellan jusqu'à la côte orientale de l'Amérique du Sud.

Traffic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Cinq cent quarante navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada ont pénétré dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1960, effectuant 1,245 voyages en direction ouest à partir de ports d'outre-mer. Deux cent treize de ces navires étaient des navires de charge affectés aux services de ligne océaniques réguliers; deux cent cinquante-quatre autres navires de charge et 73 navires-citernes assuraient des services de trampping.

SERVICES DE LIGNE EXPLOITÉS À PARTIR DU CANADA EN 1960—Suite

Parcours	Nombre et nationalité des lignes	Moyenne mensuelle des départs
Ports des Grands lacs—Méditerranée.....	2 américaines ² 1 anglo- 1 égyptienne 1 britannique 1 française 1 grecque ³	14
Ports du Pacifique—Méditerranée.....	1 israélienne ⁴ 3 italiennes ⁴	3
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Caribbes.....	1 canadienne ¹ 1 colombien ¹ 1 équatorienne ¹ 1 suédoise 1 colombien-suédo- 1 équatorienne	15
Ports des Grands lacs—Caribbes.....	1 allemande ¹ 1 canadienne ¹	4
Ports du Pacifique—Caribbes.....	2 américaines ¹ 1 colombien- 1 italo-équatorienne ¹ 3 japonaises 1 vénézuélienne	12
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Afrique occidentale, méridionale et orientale.....	1 britannique 1 ghanéo-américaine	3
Ports du Pacifique—Afrique méridionale et orientale.....	1 hollandano-norvégienne 1 japonaise et pays inconnu	2
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Inde et golfe Persique.....	1 britannique	1
Ports du Pacifique—Inde et golfe Persique.....	1 américaine 1 hollandano-norvégienne	3
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte orientale de l'Amérique du Sud....	1 allemande 1 américaine 1 suédoise	5
Ports du Pacifique—Côte orientale de l'Amérique du Sud....	1 américaine 2 japonaises	3
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte orientale de l'Amérique centrale....	1 guatémaltèque	1
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte occidentale de l'Amérique du Sud..	1 américaine 1 colombien-équatorienne	2

¹ Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens pour assurer ou accroître leur service-marchandises.
² Une ligne jusqu'au Moyen-Orient et en Extrême-Orient.
³ Jusqu'en Inde et au golfe Persique.
⁴ Une ligne avec escales aux ports des Caraïbes.

Le tableau V indique les services de ligne exploités à partir des ports du Canada en 1960.

TABLEAU V

SERVICES DE LIGNE EXPLOITÉS À PARTIR DU CANADA EN 1960

Moyenne mensuelle des départs	Parcours	
	Nombre et nationalité des lignes	
36	1 allemande 10 britanniques 1 canadienne ¹ 1 danoise 1 grecque 1 hollandaise	Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Royaume-Uni et Eire.....
	1 hollandais 1 norvégienne 1 irlandaise 1 italienne 1 polonaise	Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Nord et nord-ouest de l'Europe.....
17	4 allemandes 2 britanniques 1 canadienne ¹ 1 danoise 1 grecque 1 hollandaise	Ports des Grands lacs—Royaume-Uni et Eire.....
23	8 britanniques 1 finlandaise 1 hollandais 1 norvégienne	Ports des Grands lacs—Nord et nord-ouest de l'Europe.....
37	3 allemandes 1 britannique ¹ 1 finlandaise 1 inconnue 1 irlandaise 1 suédoise	Ports du Pacifique—Royaume-Uni et nord et nord-ouest de l'Europe.....
22	1 allemande 1 anglo- hollandaise 2 britanniques ¹ 2 canadiennes ¹ 1 danoise	Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Méditerranée.....
2	1 italo-canadienne ¹ 1 italienne 1 anglo-égyptienne	

¹ Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens pour assurer ou accroître leur service-marchandises.

en s'employant au transport des denrées en vrac comme le charbon, le minerai de fer, les grains, le bois à pâte, le papier-journal, etc., entre des ports canadiens, et entre des ports canadiens et des ports des États-Unis situés sur les Grands lacs.

Environ quarante navires battant pavillon canadien, d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, sont employés plus ou moins régulièrement chaque année dans les services de ligne côtiers du Canada dans les régions de l'Atlantique et du Pacifique ou à destination et en provenance des Grands lacs, du Saint-Laurent et des Maritimes. Un certain nombre de navires immatriculés au Royaume-Uni, et faisant partie de la flotte, s'occupent aussi de temps à autre du transport côtier de cargaisons en vrac. Les autres navires de la flotte qui sont immatriculés au Royaume-Uni assurent des services de tramping un peu partout dans le monde.

Le tableau IV montre la participation des navires battant pavillon canadien ou pavillon d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les États-Unis.

Services de ligne

En 1960, 166 services de ligne ont assuré une moyenne mensuelle de 249 départs du Canada vers des ports du monde, contre 159 services de ligne et 241 départs par mois, en moyenne, en 1959. De nouveaux services exploités à partir des Grands lacs, du Saint-Laurent et des régions du littoral de l'Atlantique et du Pacifique ont été inaugurés l'an dernier; en revanche, un certain nombre de services déjà établis dans ces régions ont été abandonnés en 1960. À la suite de ces changements, la fréquence des départs pour les ports étrangers est demeurée la même ou a augmenté, sauf dans le cas des services des Antilles en provenance des Grands lacs, du Saint-Laurent et des ports de l'est du Canada qui ont été réduits. Cependant, trois nouveaux services des Antilles, à partir de la Colombie-Britannique, ont été inaugurés et ils ont aidé à compenser la réduction du nombre des départs de l'est du Canada.

Pour la première fois, les ports des Grands lacs ont été reliés aux régions étrangères suivantes: l'Australie et la Nouvelle-Zélande, l'Extrême-Orient et le Moyen-Orient. Quatre lignes ont prolongé leur service au delà de Montréal, jusqu'aux ports des Grands lacs. Sur le littoral du Pacifique, deux nouveaux services mondiaux ont été inaugurés, soit une ligne yougoslave en juin et une ligne américaine en septembre. Il est intéressant aussi de noter l'introduction par des Américains d'un service de transbordement pour passagers assuré par bateau à portance hydrodynamique, entre Bellingham, Washington et Victoria (C.-B.) et réduisant de plus de la moitié la durée du voyage entre ces ports.

TABEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OCÉANIQUE DU CANADA
CARCAISONS SOLIDES SEULEMENT
(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

—	1947	1948	1959	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Total des exportations et des importations—cargaisons solides—(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	16,327	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461
Pourcentage transporté:													
Sous pavillon canadien.....	20.2	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	0.2	0.03
Sous pavillon du Royaume-Uni.....	45.2	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1
Sous pavillon norvégien.....	3.4	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8
Sous pavillon panaméen.....	—	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3
Sous pavillon américain.....	19.9	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1
Sous pavillon néerlandais.....	—	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7
Sous pavillon grec.....	—	1.6	4.3	3.7	4.6	3.8	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5
Sous pavillon suédois.....	1.8	2.9	6.8	3.2	3.5	3.0	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4
Sous pavillon allemand.....	—	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0
Sous pavillon japonais.....	—	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3
Sous pavillon libérien.....	—	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7
Sous pavillon italien.....	9.5	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	4.2	3.1
Sous d'autres pavillons.....	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.—Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui des «autres pavillons», pour l'année en cause.

Au cours de l'année, deux navires ont été portés de nouveau au registre canadien.

Comme nous l'avons mentionné dans notre dernier rapport, l'abandon de la gestion financière par le Royaume-Uni a fait disparaître un bon nombre des avantages dont jouissaient les propriétaires de navires transférés.

Les navires appartenant à des compagnies canadiennes mais immatriculés au Royaume-Uni seront encore censés représenter la participation du Canada à tout plan allié de mise en commun des navires qui pourrait être établi en cas d'urgence.

Utilisation des navires

Sept des navires de la flotte océanique sont désarmés, soit un navire de charge de 10,000 tonnes et un navire-citerne T2 immatriculés au Canada et cinq navires de charge construits pendant la guerre et immatriculés au Royaume-Uni. Deux navires côtiers sont également désarmés; ce sont deux navires de plus de trente-cinq ans qui seront démolis. Il reste encore au moins trente navires de canal inutilisés; la vente ou la mise à la ferraille de plusieurs de ces navires sont en cours de réalisation.

Au nombre des navires battant pavillon canadien qui ont fait des voyages outre-mer en 1960 se trouvait l'*Eskimo* qui, comme en 1959, sa première saison d'exploitation, a accompli des voyages transatlantiques pendant l'hiver et a desservi des ports éloignés de l'Arctique canadien pendant l'été. Il s'est distingué le 31 mars 1960, alors qu'il est arrivé de son troisième voyage outre-mer pour ouvrir le port de Montréal à la date la plus hâtive connue. Le *Federal Pioneer* et le *Federal Voyager* se sont rendus dans les eaux des Caraïbes pour de courtes périodes tandis que le *Cannik Port* et le *Cannik Trader* se sont rendus respectivement à des ports de la Méditerranée et de l'Europe continentale vers la fin de l'année.

Les deux pétroliers *Andros Fortune* et *Andros Venture* se sont occupés comme d'habitude du transport du pétrole du Venezuela et de Bahrein aux ports de l'Amérique du Nord et aux ports du continent sur la Manche. L'*Andros Fortune* a subi un abordage ayant entraîné des pertes de vie et causé de graves avaries au navire, en février, au large du littoral atlantique d'Espagne; il est actuellement en réparation. L'*Emérillon*, lancé en avril, a été mis en service au mois d'août, commençant son service en exécution d'un contrat de frètement à long terme pour les expéditions de pétrole du Venezuela aux ports de l'Atlantique des États-Unis. Le *Rincon Hills* a également été affecté au transport du pétrole.

La plupart des autres navires d'une jauge brute de 1,000 tonnes ou plus, battant pavillon canadien, se sont occupés de cabotage,

TABLEAU III
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Au 31 mars 1961

Navires automoteurs de 200 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux, des remorqueurs, des transbordeurs ne prenant pas la mer, des bâteaux et des bateaux de pêche)

RÉPARTITION D'APRÈS LA JAUGE ET L'ANNÉE DE CONSTRUCTION

	200-499 tx		500-999 tx		1,000-1,999 tx		2,000-4,999 tx		5,000-9,999 tx		10,000 tx ou plus		Totaux	
	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute
1956-1960.....	6	1,641	8	5,798	6	7,895	14	42,743	3	25,936	8	144,835	45	228,848
1951-1955.....	2	723	1	510	—	—	12	33,003	7	49,999	14	189,834	36	274,069
1946-1950.....	9	3,687	9	5,367	6	8,175	13	35,726	4	24,328	3	37,074	44	114,357
1941-1945.....	21	6,816	16	11,331	7	9,674	12	38,517	7	50,239	2	21,267	65	137,844
1936-1940.....	11	3,393	1	868	7	10,682	3	7,193	—	—	—	—	22	22,156
1931-1935.....	4	986	2	1,524	6	10,324	1	2,174	—	—	—	—	13	15,00
1921-1930.....	6	2,039	4	3,234	66	120,223	37	90,749	7	53,353	1	10,480	121	280,078
1911-1920.....	9	3,110	7	4,913	10	14,505	8	18,790	4	28,993	—	—	38	70,311
1901-1910.....	5	2,077	—	—	5	8,127	19	74,766	9	55,432	—	—	38	140,402
1900 et avant.....	3	1,121	—	—	3	5,523	15	65,263	2	12,050	—	—	23	83,957
Totaux.....	76	25,593	48	33,565	116	195,128	134	408,924	43	300,330	28	403,490	445	1,367,030

TABLEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Av 31 mars 1961
Navires automoteurs de 200 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux, des remorqueurs, des transbordeurs ne prenant pas la mer, des baleiniers et des bateaux de pêche)
RÉPARTITION D'APRÈS LA JAUGE ET LE PAYS DE CONSTRUCTION

Pays de construction	200-499 tx		500-999 tx		1,000-1,999 tx		2,000-4,999 tx		5,000-9,999 tx		10,000 tx ou plus		Totaux	
	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute	Nom-bre	Jauge brute
Canada.....	55	17,625	15	9,418	29	46,010	52	144,644	29	216,547	26	382,223	206	816,467
Royaume-Uni.....	11	4,340	12	8,882	69	121,555	42	104,889	4	24,163	—	—	138	263,829
États-Unis.....	8	2,767	14	9,972	14	22,031	38	153,727	10	59,620	2	21,267	86	269,384
Autres pays.....	2	861	7	5,293	4	5,532	2	5,664	—	—	—	—	15	17,350
Totaux.....	76	25,593	48	33,565	116	195,128	134	408,924	43	300,330	28	403,490	445	1,367,030

etc., et on rapporte qu'un navire à passagers a été désarmé pour servir probablement d'hôtel et de restaurant flottant. Les navires dont il s'agit sont le *Cayuga*, le *Charles R. Hunnley*, le *Fairmount*, le *J. S. Walton*, le *John S. Pillsbury*, le *Mapleheath* et le *Quedoc* dont la réforme compte pour 14,225 tonneaux de perte dans ce domaine.

Le *James J. Buchler*, autrefois l'*Outarde*, s'est brisé en deux lorsqu'il s'est échoué en aval de Québec tôt dans l'année; il a été biffé du registre au mois d'août. La flotte des Grands lacs a ainsi vu diminuer de 2,241 tonneaux la jauge brute de ses navires.

Plusieurs navires de canal ont subi, au cours de l'année, des modifications entraînant une augmentation de leur jauge brute de 345 à 628 tonneaux, et ajoutant ainsi un total de 1,876 tonneaux. Ces navires sont le *Cementkarriver*, le *Griffon*, le *Rockcliffe Hall* et le *Humberdoc*.

La jauge brute des navires de charge plus celle des navires neufs du *Red Wing*, qui a été reconstruit, atteint 79,591 tonneaux, ce qui a suffi pour compenser les réductions. La jauge brute des navires-citernes des Grands lacs a augmenté de 2,168 tonneaux par suite de modifications apportées aux navires *Elmbranch*, *Gulf Transport*, et *Sprucebranch*. Les tableaux II et III font voir la répartition de la flotte de commerce d'après la jauge, le pays et l'année de construction.

Plan de remplacement

Le marché des navires construits pendant la guerre n'a pas manifesté beaucoup d'activité et, au cours de l'année, six navires seulement ont été vendus moyennant une somme brute de \$1,167,000 alors qu'on a disposé d'un navire de remplacement et que \$507,000 sont retournés à la caisse de fiducie.

L'augmentation nette au cours de l'année a été de \$1,607,000.

Depuis la mise en œuvre du plan, 180 navires ont été vendus moyennant \$104,196,000 (valeur nette). Cette somme a été dépensée de la manière suivante:

Construction, acquisition et modernisation de navires océaniques.....	\$ 73,160,000
Construction et modernisation de navires des Grands lacs et de navires côtiers.....	30,552,000
Solde de la caisse de fiducie.....	484,000
	<hr/> \$104,196,000 <hr/>

Plan de transfert

Le 31 mars 1961, trente navires appartenant à des compagnies canadiennes étaient immatriculés au Royaume-Uni. Sur ce nombre, vingt-deux sont des navires assujettis au pacte du pavillon.

Un léger accroissement de la flotte côtière, réalisé par l'addition de deux navires neufs et d'un autre qui a été transféré du registre du Royaume-Uni à celui du Canada, n'a pas suffi à contrebalancer les sept navires d'une jauge brute globale de 18,140 tonnes qui ont été perdus pour cette catégorie l'an dernier. Le résultat final est une diminution de quatre navires et de 13,019 tonnes de jauge brute dont le détail est donné ci-après.

Du côté des acquisitions, il y eut la construction du *Hopedale*, destiné au service Terre-Neuve-Labrador, et du *Tasawassen*, pour service en Colombie-Britannique, et le transfert du *Montclair* battant autrefois pavillon du Royaume-Uni, qui est revenu au registre canadien et qui servira dans les eaux septentrionales sous le nom de *Pierre Radisson*. Une légère augmentation de la jauge brute du *Skeena Prince* représente le reste des additions au groupe côtier.

Du côté des pertes, il faut compter les sinistres, les navires mis à la ferraille, les navires vendus ou portés sur d'autres registres. Le *Belle Isle II* a subi un abordage, a pris feu et a coulé dans le Saint-Laurent, à Trois-Rivières. Plus tard, il a été renfloué et acquis par de nouveaux propriétaires mais les dommages étaient si considérables que l'on croit qu'il sera mis à la ferraille. Le *Federal Express* a aussi été abordé dans le Saint-Laurent; il a coulé à Montréal, le 11 mai, et est devenu un danger pour la navigation jusqu'à ce qu'on ait réussi finalement à l'enlever, en octobre, en le faisant sauter sous l'eau. Le *Island King II* a été une autre perte. Il a été détruit par les flammes, à Montréal, et fut rayé du registre en décembre. Le *Easton* a été mis à la ferraille. Les navires du Pacifique-Canadien, *Princess Elizabeth* et *Princess Joan*, ont été vendus à l'étranger et serviront dans la Méditerranée sous pavillon grec. Le *Federal Explorer*, qui a changé de propriétaire durant l'année, est devenu l'*Ithaca* et a été transféré au registre de Nassau, mais quelque temps après, il a fait naufrage au cours d'une tempête sur la côte ouest de la baie d'Hudson dans la région de Churchill.

Les navires-citernes n'ont subi aucun changement. La situation de la flotte des Grands lacs n'est pas aussi sombre puisque, sous le rapport de la jauge, il y a eu amélioration en dépit d'une diminution du nombre de navires en service.

La mise à la ferraille des vieux navires de canal se poursuit. Au cours des douze derniers mois, les quatorze navires dont les noms suivent ont été envoyés chez le démolisseur: *Barrie*, *Beaverton*, *C. A. Ansell*, *Calgarian*, *Canadian*, *Clayton*, *Collier*, *Edmonton*, *H. L. Wyatt*, *Kenora*, *Kinnounit*, *Parkdale*, *Superior* et *Vankcanuk*. Cela représente 27,186 tonnes de jauge brute qui ne font plus partie de la flotte des lacs.

Six autres navires de canal ont été transformés en chalands non propulsés, ou adaptés pour servir de plates-formes de chargement, d'allèges et de matériel de sauvetage, de dragues suceuses à clapets,

QUATORZIÈME RAPPORT ANNUEL

I.—Transport maritime

Sauf indication contraire, le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1960 au 31 mars 1961.

Le tableau I à la page précédente fait voir les changements qui sont survenus au cours des douze derniers mois dans le nombre et la jauge des navires de 1,000 tonneaux et plus de la flotte marchande du Canada.

Ce qui semble être un accroissement dans la catégorie des navires de charge océaniques battant pavillon canadien n'est que le résultat de transferts de navires de la partie de la flotte inscrite au registre du Royaume-Uni. Deux navires du premier groupe de cinquante-huit navires de la classe «North Sands» qui étaient au registre du Royaume-Uni depuis leur sortie du chantier maritime au cours de la deuxième guerre mondiale ont été portés au registre canadien en avril 1960. Ces navires, la *Grande Hermine* et la *Petite Hermine*, sont devenus respectivement le *Canuk Trader* et le *Canuk Port*. En mars 1961, ce dernier navire a été vendu à une entreprise grecque et n'apparaîtra plus au registre canadien.

Les navires de 10,000 tonneaux construits pendant la guerre et immatriculés au Royaume-Uni disparaissent rapidement de la flotte canadienne. Au cours des douze mois qui font l'objet du présent rapport, sept d'entre eux ont été vendus, le *Jean-Baptiste* pour la ferraille, le *Sunkirk* pour immatriculation au Libéria, le *Alendi Hill*, qui demeurera au registre du Royaume-Uni, et les quatre navires suivants, qui seront portés au registre d'autres pays du Commonwealth: *La Maree*, le *Sunjarv*, le *Sunjewel* et le *Sunmount*. Au cours de l'année, deux navires, dont il a été question dans un paragraphe précédent, ont été transférés au registre canadien. Le *Montcalm*, navire construit récemment dans un chantier du Royaume-Uni, a été la seule nouvelle acquisition en 1960. Sa jauge brute de 5,006 tonneaux a remplacé moins de 10 p. 100 des pertes de l'année.

Toutefois, il s'est produit une augmentation réelle de la jauge globale des navires-citernes océaniques inscrits au registre canadien par la mise en service de l'*Emérillon*, nouveau navire construit au Canada, mais cet accroissement a été neutralisé en partie, en mars de la présente année, lorsque le *Pinnacles* est passé aux mains d'acheteurs étrangers. Ancien navire-citerne T2, le *Pinnacles* est destiné à devenir l'arrière d'un navire de charge dont l'avant est en construction en Allemagne pour immatriculation étrangère.

TABLEAU I

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

	31 mars 1961		31 mars 1960		
	Nom- Jauge brute		Nom- Jauge brute		
<i>Navires océaniques (commerce extérieur)</i>					
10,000 tonneaux, construction de guerre:					
Autres navires de charge.....	3	35,848	5	10,126	42,999
.....	8	45,974	8	90,203	53,125
Navires-citernes.....	8	90,203	8	136,177	106,530
	16	136,177	17	159,655	159,655
<i>Navires côtiers</i>					
Navires de charge et navires à passagers.....	54	167,383	50	154,364	154,364
Navires-citernes.....	10	26,122	10	26,122	26,122
	64	193,505	60	180,486	180,486
<i>Navires des lacs</i>					
Navires de charge et navires à passagers.....	233	853,450	206	891,265	891,265
Navires-citernes.....	38	74,298	38	76,466	76,466
	261	927,748	244	967,731	967,731
Résumé					
Navires de charge et navires à passagers.....	285	1,066,807	265	1,098,754	1,098,754
Navires-citernes.....	56	190,623	56	209,118	209,118
	341	1,257,430	321	1,307,872	1,307,872
NAVIRES INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI					
Maintenus au registre du R.-U.....	19	135,534	15	106,989	106,989
Transférés au registre du R.-U.....	11	80,726	7	47,010	47,010
Ravitailleurs prêts.....	5	36,381	5	36,381	36,381
	35	252,641	27	190,380	190,380

L'honorable LÉON BALCER, C.P., député,
Ministre des Transports,
Ottawa.

Monsieur,
Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1960 et le 31 mars 1961.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,
Votre obéissant serviteur,
Le Président,
A. WATSON.

OTTAWA
le 29 juin 1961.

Prix: 15 cents. N° de catalogue TMI-1961F

OTTAWA, 1961

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 29 JUIN 1961

QUATORZIÈME RAPPORT
DE LA
COMMISSION MARITIME
CANADIENNE

PRIX: 15 CENTS

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 29 JUIN 1961

QUATORZIÈME RAPPORT
DE LA
COMMISSION MARITIME
CANADIENNE

CAI
TA 71
- A 55

Government
Publications

Canadian Maritime Commission

FIFTEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION
(JUNE 29th, 1962)



SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

PRICE 15 CENTS

21
79 11
- 9 27

FIFTEENTH REPORT

OF THE

CANADIAN

MARITIME COMMISSION

JUNE 29th, 1962

SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY
OTTAWA, 1962

Price 15 cents. Cat. No. TMI-1962

The Honourable LÉON BALCER, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa.

Sir,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the fifteenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1961, and March 31, 1962.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

A. WATSON,
Chairman.

OTTAWA,
June 29th, 1962.

FIFTEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This report covers the period from April 1, 1961, to March 31, 1962.

The gradual decline in Canada's merchant fleet, which has been consistent since the years immediately following World War II, continued during the period under review, as illustrated in Table I (see Appendix 'A'), which lists the numbers of vessels and tonnage of Canada's merchant fleet of vessels of 1,000 tons and over.

The decrease in ocean-going dry-cargo vessels was occasioned, in part, by the transfer of three captive 10,000-ton war-built cargo ships of the Dominion Shipping Company from the list of ocean-going to the list of the coastal fleet because these three vessels, the *S/S Arthur Cross*, *Louisburg* and *Wabana* were engaged solely in the coastal trade during the period under review. The fourth ship, the *Federal Voyager*, was laid up during the winter 1960-61, traded in the Great Lakes and coastal trade in the spring, and was sold to Japanese shipbreakers in June 1961.

Other vessels listed as transferred to the coastal trade were: the *Eskimo*, *Novaport* and *Gulfport*, which are employed in Canada's coastal trade for nine months of the year. Inability to obtain charter rates sufficient to meet operating costs caused the lay-up of some of these vessels in the winter 1961-62.

The ocean-going tanker fleet was diminished by six vessels and 61,715 gross tons. One vessel, the *Andros Venture*, was sold to foreign registry, and three vessels, the tankers *Irvingdale*, *Paloma Hills* and *Rincon Hills*, were sold for breaking up, while the *Maplebranch* and *B. A. Peerless*, were transferred to the coasting fleet list, as their employment was wholly confined to the coastal trade because of inability to compete with foreign-flag ships in deep-sea trade.

The coastal fleet of dry-cargo vessels shows a net increase of five vessels and 32,896 tons. As shown in the ocean-going returns, six vessels were transferred to the coastal fleet from the ocean-going list, and three new vessels, the *M/V Petite Forte*, *Confederation* and *City of Victoria*, totalling 6,948 gross tons, were registered in Canada. Three vessels, the *S/S North Shore*, *Random* and *Cardena*, were sold to foreign buyers and the *S/S Catala* was dismantled. Tonnage of these four vessels was 6,032 gross tons.

The coasting tanker fleet had a net increase of five vessels and 35,348 gross tons. The *Irvinglake* and *Irvingbrook* were transferred to Canadian registry from abroad, and the *Maplebranch* and

B. A. Peerless were transferred from the list of ocean-going vessels to that of the coasting fleet. A new Canadian-built tanker, the *J. Edouard Simard*, was added to the fleet.

The Great Lakes fleet of dry-cargo vessels, as a result of the removal from Canadian registry of many canallers, sold for breaking up, together with the addition of several newly-built vessels, showed a net decrease of 26 in the number of vessels, but a net increase of 50,092 in gross tonnage.

The canaller-size S/S *Sandland* and the *Ganandoc* were transferred to Nassau registry, and the following 31 canallers, totalling 58,459 gross tons, were sold for break-up: *City of Hamilton*, *City of Kingston*, *City of Montreal*, *City of Toronto*, *Lethbridge*, *John H. Price*, *Keybell*, *Keydon*, *Keynor*, *Keywest*, *James Stewart*, *F. V. Massey*, *Hamildoc*, *Kingdoc*, *Labradoc*, *Lawrendoc*, *Mondoc*, *Manitoulin*, *Forestdale*, *Acton*, *Brampton*, *Cardinal*, *Donald W. Fawcett*, *F. W. Moore*, *Frank H. Brown*, *Paul Manion*, *R. H. Marshall*, *Trenton*, *Thordoc*, *Cartierdoc* and *Frank Wilkinson*. Two canallers, the *Wellandoc* and *Queenston*, were sold to foreign buyers, and the *Upper-Laker Coverdale* was sold to Bermudian interests.

Additions to the Great Lakes fleet included the Canadian-built *English River*, *French River*, *Fort Chambly*, *Canadoc*, *J. N. McWatters* and *Whitefish Bay*, the British-built *Leecliffe Hall*, the converted U.S.-built T-2 tankers, *Northern Venture* and *Hilda Marjanne*, and the converted *Wheat King*.

These ten vessels represented 127,796 gross tons and accounted for the tonnage increase, despite the drop in the number of vessels in the Great Lakes fleet.

The Shipbuilding subsidy, administered by the Canadian Maritime Commission, has brought about the placing of a number of orders for new vessel construction in Canadian shipyards and will result in additions to the coasting and Great Lakes fleets in the near future.

The very great difficulties of operating ocean-going dry-cargo vessels under the Canadian flag at the Canadian scale of operating costs, in competition with foreign-flag vessels, without the aid of operating assistance, has deterred the placement of orders with Canadian shipyards for ocean-going vessels.

The Great Lakes tanker fleet was reduced by the disposal, for breaking up, of the *Coastal Cascades*.

Canadian-owned vessels on the United Kingdom registry, under the transfer agreement and variations thereof, suffered a net decline of three ships and 24,217 gross tons.

The 15 wartime-built 10,000-tonners, as listed on March 31, 1961, were reduced by the sale for break-up of the *Lord Tweedsmuir*, the sale to foreign buyers of the *Commodore Grant* and the *Amersham Hill*. The *Lake Atlin*, having fulfilled the terms of the flag covenant,

now operates on the U.K. registry, free of any commitments. The newly-constructed *Montrose* was placed on the U.K. registry under the transfer agreement. The Canadian-flag covenant, incorporated in the sale agreements of the wartime-built 10,000-tonners, was unconditionally waived in August 1961 because of their approaching obsolescence and the fact that a number of these vessels were being sold for scrap, and that the replacement plan which applied to the sale of such vessels off the Canadian registry, if approved by the Government, does not arise in the case of vessels sold for breaking up.

The continuing decline in the Canadian-flag ocean-going fleet, both dry-cargo and tankers, and also, the decline in the number of Canadian-owned vessels on the U.K. registry, has reached the stage where ships that would be available to Canada and under Canadian control in times of emergency or war are greatly reduced and out-dated.

Vessels of 200 gross tons and over, tabulated as to gross tonnage and country of origin, are listed in Table II, Appendix 'B', and in Table III, Appendix 'C', are tabulated according to year of construction and by tonnage groups.

Vessel Employment

Of the two ocean-going dry-cargo ships remaining on the Canadian-flag fleet as of March 31, 1962; one, the *Canuk Trader*, was laid up between January 23 and July 24, 1961. From July 24 to October 5, this ship was engaged in carrying supplies to the Canadian Arctic outports, and, from October 5 to December 31, was employed on an ocean voyage to the Far East.

The second one, the *Federal Pioneer*, spent the winter of 1960-61 in lay-up at Toronto, with winter storage of U.S. corn. In the season of navigation, this vessel was employed in the domestic trade in the Great Lakes and the Canadian Arctic, and commenced a trans-Atlantic voyage in December 1961.

Of the vessels remaining on the list of ocean-going tankers, the *Emerillon* was fully employed throughout the year 1961. The *Andros Venture* was gainfully employed from January 1 to December 26, 1961, and then sold out of the Canadian registry.

The *Andros Fortune* was similarly employed from January 1 to February 27, 1961, when she was in collision off the coast of Spain. Towed to Hamburg to discharge cargo and then transferred to Rotterdam, she is still awaiting completion of repairs.

Coastal-trade vessels generally were well employed, either throughout the year or in those areas affected by winter freeze-up, throughout the season of navigation. However, there were occasional lay-ups of some vessels due to temporary slow-downs of cargo offerings, and also, to the unsuitability of certain vessels for specific types of cargo.

The Canadian Pacific Railway and Canadian National Railway Steamship Services were operated throughout the year, but there was some curtailment in the off-season due to the growing competition from alternative methods of transportation.

On the Pacific Coast, the cruise ships *Princess Louise*, (Canadian Pacific), *Prince George* (Canadian National), and the *Glacier Queen* and *Yukon Star*, of the Alaska Cruise Lines Limited, operated throughout the tourist season and were then laid up for the balance of the year.

In the St. Lawrence River, the Canada Steamship Lines Passenger Service was maintained as in the previous season.

In 1961, there was some decline in coastal steamship cargo services on the Pacific Coast. For example, the largest operator had seven vessels fully employed, three vessels employed on an average of six months, and two vessels were laid up. In some districts, services operated with covered barge increased their share of the cargo carried.

The St. Lawrence River coastal trade between Montreal, Quebec and North Shore ports was appreciably affected by the opening, in the winter of 1960-61, of the highway between Baie Comeau and Seven Islands. A number of daily trucking services from Montreal or Quebec to these North Shore ports, with door-to-door delivery, has resulted in loss to the coastal fleet of considerable quantities of high-class freight, and has therefore brought about a decline in the average earnings per ton of cargo.

The continued growth of roll-on/roll-off ferry services, in both Western and Eastern Canada, is proving very beneficial to the communities served, and is assisting in the industrial development of those areas.

Coastal tankers owned by the oil companies operated throughout the year, with the exception of the *B.A. Peerless* which went into winter lay-up at Halifax in December. The independent oil tankers suffered a period of unemployment due to lack of cargoes which amounted to about 6 per cent of the days in commission in the season of navigation.

The Great Lakes fleet, except for the canaller-type vessels, was generally occupied throughout the season of navigation. Many of the canallers were not operated at all, and others were laid up part time during the season because, with their small capacity, they were unable to compete profitably with the Upper Lakers with their larger cargo capacity.

While, generally speaking, the Upper Lakers were, as a whole, employed throughout the season, there was considerable time lost due to their having to wait their turn to discharge grain cargoes at the St. Lawrence River ports.

The average waiting time to unload, experienced by one of the larger companies on 106 voyages, was: 4 days, 7 hours and 36 minutes in 1961. This represented an improvement of one day, five hours and nine minutes, compared with the 1960 average waiting time on 89 voyages.

For the most part, these delays in unloading are occasioned by the fact that, owing to occasional slow-ups in the export shipments of grain, the St. Lawrence River elevators are filled to capacity; another cause may be that an Upper Laker is loaded with a type of grain for which overseas demand has temporarily slackened and, therefore, storage bins for these types remain filled.

The profitable operation of these Upper Laker grain carriers is seriously affected by the delays in discharging and may be reflected in the rates for the carriage of grain between Great Lakes and St. Lawrence River ports. This, in turn, tends to lessen the advantage the Upper Lakers may have over ocean vessels proceeding to Great Lakes ports to load for overseas.

The delays in unloading grain also lessen the opportunities the Upper Lakers may have for picking up return cargoes of iron ore or other raw materials for delivery to the Great Lakes ports.

The improvement in grain storage capacity at Montreal and Trois-Rivières, now under way or nearing completion, should help to ease this difficulty.

Table IV (see Appendix 'D') shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States.

The percentage of overseas trade shipped (a) via Canadian ports and (b) by U.S. ports in 1956 was (a) 58.7% and (b) 41.3%.

For 1961, (a) increased to 72.1% and (b) declined to 27.9%.

Replacement Plan

In August of 1961, the Minister of Transport, by authority of P.C. 1333 of March 16, 1950, approved the lifting of the so-called flag covenant by which certain vessels purchased from the Crown were restricted to the extent that funds resulting from disposition were escrowed for rebuilding.

At that time, there were 26 ex-"Park" vessels subject to permanent restriction, and three vessels built with escrow funds subject to temporary restriction.

It is now possible to review this replacement plan and, in all, there were 181 vessels sold with net result of \$104,383,355.69.

These monies have considerably stimulated shipbuilding mainly in Canadian yards, as follows:

Ocean-going Ships—	
Construction, Acquisition and Modernization.....	\$ 73,360,669.72
Great Lakes and Coastal Ships—	
Construction and Modernization.....	30,552,009.15
Balance remaining to be used.....	470,676.82
	<u>\$104,383,355.69</u>

Transfer Plan

The lifting of the flag covenant referred to under the heading "Replacement Plan" has further affected this arrangement.

Vessels concerned, being owned by Canadian companies, are still considered as a Canadian contribution to any Allied Shipping Pool arrangement that may be set up in an emergency.

The majority of Canadian-owned vessels on the U.K. registry, under the transfer arrangement, are war-time built 10,000-tonners which are now 18 or more years old, and therefore close to obsolescence. Their speed is only 10 knots, which compares unfavourably with that of modern cargo vessels and therefore limits their usefulness.

Ocean Liner Services

In 1961, 173 non-Canadian-flag ocean liner services provided an average total of 255 monthly sailings from Canada to overseas world ports. This compares with 166 ocean liner services and an average of 249 monthly sailings in 1960.

Liner services from St. Lawrence River and Atlantic ports registered a net gain of four, one of which was a new trade route to the Middle East.

From the Pacific Coast ports to all areas, there was a net increase of two services. From the Great Lakes ports to all areas, there was a net increase of two liner services, one of which was a new trade route from the Great Lakes to the East Coast of South America.

The principal participating nations in these liner services are: Britain, 31 services; United States, 24; Japan, 18; Germany, 14; Norway, 14; Sweden, 14; Canada, 11; other countries, 47.

The Canadian lines employed chartered non-Canadian ships. Fourteen of the services were joint operations of two or more countries; the Dutch participated in five of these joint operations; Norway, in three; Sweden, Britain, Ghana, France, Germany and Italy, in one each.

Table V (see Appendix 'E') indicates the liner services available from Canadian ports during 1961.

Direct Trade between the Great Lakes and Overseas Ports

Four hundred and ninety-four ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1961, making 1,112

westbound trips from ports overseas. Two hundred and twenty-eight of these vessels were dry-cargo ships employed in regular ocean liner services; another 227 dry-cargo vessels and 39 tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels according to country of registry is as follows:

<i>Registry</i>	<i>Number of Ships</i>	<i>Number of Trips</i>
Denmark.....	8	13
Egypt.....	3	3
Finland.....	6	17
France.....	14	33
Germany.....	70	211
Greece.....	37	53
Honduras.....	2	2
Ireland.....	4	14
Israel.....	5	10
Italy.....	28	46
Japan.....	9	14
Lebanon.....	1	1
Liberia.....	34	64
Nationalist China.....	3	3
Netherlands.....	27	69
Norway.....	78	185
Panama.....	14	24
Poland.....	1	2
South Africa.....	1	1
Spain.....	3	4
Sweden.....	44	95
Switzerland.....	1	2
United Kingdom.....	75	190
United States.....	21	44
Uruguay.....	1	1
Yugoslavia.....	4	11
	<u>494</u>	<u>1,112</u>

Coasting Trade of Canada—1961

According to preliminary estimates, the volume of freight in Canada's coastal trade indicates a total of 45,919,676 tons. This represents an increase of 5,069,872 over the final figure for 1960.

The increased tonnage was made up of increases in

Grain.....	2,300,000 tons
Coal.....	700,000 "
Fuel Oil.....	600,000 "
Pulpwood.....	500,000 "
Gasoline.....	400,000 "
Lumber and Logs.....	200,000 "
All Other Cargo.....	369,000 "

Ninety British ships of non-Canadian registry, together with four ships operating under temporary permits of waiver of the coasting laws, which included one Liberian-flag, one German-flag, one Danish-flag and one Canadian-flag ships, were employed in Canada's coasting trade in 1961.

These vessels carried 7,275,000 tons of cargo, representing 15.8 per cent of the total coastal trade, for an increase of 990,000 tons, and 0.8 per cent of the total for 1960.

Forty-six of these 94 vessels were employed in bulk-cargo trade, 19 in coastal liner services, two in intercoastal trade, 15 in miscellaneous trades, and 12 in tanker operations.

The trades in which these vessels were engaged, and the tonnages carried by them, are as follows:

Great Lakes Trading.....	1,185,310 tons
Great Lakes to St. Lawrence River, East Coast, Newfoundland and Arctic Ports.....	611,210 "
St. Lawrence River Trading.....	1,493,276 "
St. Lawrence River to Great Lakes, East Coast, Newfoundland and Arctic Ports.....	770,361 "
Newfoundland Trading.....	87,813 "
Newfoundland to East Coast, St. Lawrence, Great Lakes and Arctic Ports.....	452,476 "
East Coast Trading.....	659,987 "
East Coast to St. Lawrence River Ports.....	1,682,251 "
East Coast to Newfoundland, Great Lakes and Arctic Ports.....	258,573 "
West Coast Trading.....	1,650 "
Intercoastal Trading.....	51,947 "
Arctic Trading.....	19,939 "
Total.....	<u>7,274,793 "</u>

Of this total, Canadian-owned vessels on other than Canadian registry participated to the extent of 35 vessels carrying 3,521,429 tons.

Bulk cargoes carried counted for 6,351,640 tons and included the following major commodities:

Petroleum Products.....	1,490,307 tons
Coal.....	1,436,575 "
Ilmenite Ore.....	1,344,926 "
Grain.....	663,116 "
Iron Ore.....	607,133 "
Limestone.....	809,583 "

In some areas, such as the movement of ilmenite ore, from Havre St-Pierre to St. Lawrence River ports, and the intercoastal trade in lumber from the Pacific to Atlantic coasts, 100 per cent of the commodities was carried in non-Canadian-flag vessels. In other areas, non-Canadian-flag participation ranged from 19.4 per cent on shipments of gypsum between Halifax and Montreal to 95.9 per cent on limestone shipped from Port Colborne to Clarkson.

Of the 1,490,307 tons of petroleum products carried in non-Canadian-flag ships, 811,744 tons were carried in two Canadian-owned vessels.

Classifying the 94 non-Canadian-flag vessels participating in the coastal trade by size, in the following gross-tonnage groups, shows:

- 16 were under 1,000 gross tons
- 17 were between 1,001 and 2,000 gross tons
- 13 were between 2,001 and 5,000 gross tons
- 36 were between 5,001 and 10,000 gross tons
- 12 were over 10,000 gross tons.

The final figures of the major commodities carried in the coasting trade during 1960 are as follows:

<u>Cargo</u>	<u>Short Tons</u>	<u>%</u>
Petroleum Oils & Products.....	8,485,255	20.4
Grain.....	8,125,347	19.4
Pulpwood & Chips.....	6,753,552	16.2
Logs, Posts, Poles, etc.....	2,804,876	6.7
Sand, Gravel & Stone.....	2,239,660	5.4
Coal & Coke.....	1,875,266	4.5
Limestone.....	1,833,846	4.4
Iron Ore.....	1,690,747	4.0
Ilmenite Ore.....	1,002,712	2.4
Cement.....	590,091	1.4
Manufactured Products.....	500,797	1.2
Firewood, Hugged Fuel.....	410,620	1.0
Newsprint & Paper.....	389,647	.9
Industrial Minerals.....	336,176	.8
Other Mine Products.....	311,647	.7
Gypsum.....	275,716	.7
Lumber, Timber, Boxes, etc.....	256,313	.6
Chemicals & Chemical Products.....	205,598	.5
Non-Ferrous Metallic Ores & Concentrates.....	115,986	.3
All Other Cargo.....	3,568,052	8.5
	<u>41,771,904</u>	<u>100.0</u>

Shipping Records

The commission maintains detailed records of individual self-propelled vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register.

Federal government-owned ships and certain of those on other registers are of interest because of their type, special features or employment, and limited records are kept of these as well.

A register of applicants under the Ship Construction Assistance Regulations was set up during the year. Relative statistical information has been maintained progressively ever since, to assist in analyses of the programme's development at its various stages.

Information on coastwise and ocean shipping services has been assembled as in previous years, including areas of service, size and capacities of the vessels engaged in such and their country of registry.

Major trends and developments in maritime affairs throughout the world and changes in shipping policies and practices of other nations are noted and filed.

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1961, the major shipyards delivered thirty-three vessels, particulars of which are given in Table VI. (See Appendix 'F'.) Twenty-two of these ships were built for commercial owners, two for the Royal Canadian Navy and nine for various departments of the Federal Government. The commercial vessels consisted mainly of barges and tugs, but included two large bulk freighters, the *J.N. McWatters* and *Whitefish Bay*, one medium-size bulk freighter *Canadoc*, the oil tanker *J. Edouard Simard* and three package freighters, *Fort Chambly*, *English River* and *French River*. The naval vessels comprised a small standard diving vessel and a tank-cleaning barge. Of the ships built for departments of the government other than National Defence, three were passenger and cargo vessels, two were pilot vessels, one a suction dredge and the remainder tugs or smaller craft.

The gross tonnage of all vessels built in the major shipyards during 1961 amounted to 91,911 gross tons. The dollar value of ships delivered was approximately \$43,955,665. Employment throughout the industry increased during the year.

The number of contracts on hand at the year end in those yards was 70, including 7 for the Royal Canadian Navy, 18 for various government departments, and 45 commercial agreements.

Two vessels delivered during the year were the passenger and cargo vessels, *Federal Palm* and *Federal Maple*, built respectively by Port Weller Dry Docks and Canadian Vickers Limited. These ships were designed in Canada for inter-island service for the proposed Federation of the West Indies.

A suction dredge, the 238' *Fort Langley*, was built by the Burrard Dry Dock Company for the Department of Public Works, and the 173' passenger and cargo vessel *Petite Forte* was built by Saint John Shipbuilding and Drydock Company Ltd. for the Department of Transport.

The *Fort Langley* was designed for work on the lower Fraser River, but is capable of employment elsewhere. This vessel is propelled by twin-screw diesel-electric engines developing 3,600 H.P. and giving a speed of 11 knots. Dredging is carried out by two 26-inch suction heads which can work to a depth of 50 feet.

The *Petite Forte* was designed for service between ports of call in Placentia Bay, Newfoundland, and will be operated by the Canadian National Railways. The hull is specially strengthened for

navigation in ice, and her twin-screw diesel engines each develop 1,100 H.P., giving a speed of 13 knots. The ship has accommodation for 30 cabin passengers, and seats are fitted in the public room on the upper deck for a further 20 persons on short voyages.

In the commercial field for the Great Lakes fleet, two more 730' bulk freighters were built to take the fullest possible advantage of the Seaway. These were the *J. N. McWatters*, built by Canadian Vickers Ltd. for Scott Misener Steamships Ltd., and the *Whitefish Bay*, built by Davie Shipbuilding Ltd. for Canada Steamship Lines. The former is the largest vessel ever to be built in Montreal and was constructed in two sections which were joined together in the government-owned Champlain Dry Dock at Lauzon. Both vessels are propelled by steam turbine engines developing 9,000 s.h.p. and are now in service between Great Lakes ports and Seven Islands, Que., carrying wheat from the prairies and iron ore from Labrador.

Also intended for service on the Great Lakes is the 604'9" bulk freighter *Canadoc*, built by Davie Shipbuilding Ltd. for Canada Steamship Lines Limited, for operation in the iron ore, coal and grain trades, powered by four diesel engines developing 5,332 H.P., with a service speed of 15 m.p.h.

The 463' *Fort Chambly* was built at Collingwood Shipyards for operation by Canada Steamship Lines Ltd. This vessel is specially designed for the carriage of palletized package freight and also grain in bulk. All accommodation, including the wheel house, is aft, and the vessel is strengthened for ice and capable of ocean-going service. The power plant, consisting of twin-screw diesel engines, develops 6,000 s.h.p., with a speed of $17\frac{1}{2}$ knots.

The 412'7" oil tanker *J. Edouard Simard* was built by Marine Industries Ltd. Built of welded steel, her hull is reinforced at the waterline by a belt of extra-heavy shell plating for protection against ice. Four cargo pumps allow different liquids to be separately handled simultaneously to or from any of the twenty-one cargo tanks. Her machinery consists of a 4,000 H.P. diesel engine, giving a speed of $13\frac{1}{2}$ knots.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry, the shipyards repaired, refitted or drydocked 2,281 merchant ships and 68 naval vessels. The total value of such work completed during 1961 amounted to \$30,521,394, divided among the four shipbuilding areas as shown below. Compared with 1960, this constitutes an increase of \$237,337.

	Naval	Merchant	Dollar Value
Pacific.....	9	637	\$ 5,592,877
Great Lakes.....	—	146	4,277,869
St. Lawrence.....	5	816	12,756,709
Atlantic.....	54	682	7,893,939
	68	2,281	\$ 30,521,394

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs, conversions carried out in Canadian shipyards from 1959 to 1961 is given in Table VII (see Appendix 'G').

Employment

The average monthly employment in the Association shipyards was 10,228, an increase of approximately 4 per cent, compared with 1960. As may be seen from the table given below, there was a falling-off in the level of employment in the Great Lakes and St. Lawrence areas, but this was more than counterbalanced by increases in the Pacific and Atlantic coastal areas. The general level of employment was considerably higher at the end of 1961 than it was at the beginning and this upward trend has continued during the first few months 1962.

The percentage increase in the number of employees in the shipyards is considerably less than the percentage increase in the number of vessels under construction. This is the result of a decline in the number of government orders for ships, but more than offset by the growing list of orders for commercial vessels.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the period 1948 to 1961.

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1948	16	2,949	2,308	8,045	1,976	15,278
1949	16	1,496	2,168	4,230	1,937	9,831
1950	17	1,100	2,202	3,892	1,336	8,530
1951	19	2,080	2,803	5,237	1,913	12,033
1952	19	2,595	3,591	8,092	2,909	17,187
1953	20	2,547	3,082	10,490	3,511	19,630
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228

Employment in the smaller shipyards has also risen substantially owing to the flow of work resulting from the new Ship Construction Assistance Regulations. As of March 31, 1962, these yards had work in hand to the value of \$4,860,000, including contracts for a wide variety of vessels ranging in size from 150' coastal cargo ships to tugs and barges, and also, three steel trawlers of a type not previously built in Canada.

Outlook

In last year's annual report, the Commission expressed the view that orders for commercial ships might be expected to increase during

the ensuing twelve-month period. As of March 31, 1962, in the major shipyards alone there were three times as many merchant ships on order as there were at the same date last year. The ship construction assistance provided by the Government has greatly increased the flow of shipbuilding employment, particularly in the very large number of small yards throughout the Maritimes, Quebec, Ontario and the West Coast. All of these yards have now contracts and provide jobs in areas where shipbuilding constitutes the major industry. Not only is the total value of shipbuilding contracted for greater than it has been for some years past, but orders for merchant ships now form a greater proportion of the total.

The following table gives the estimated value of the vessels in each category in preparation or under construction in the four ship-building areas as of March 31, 1962:

	<i>Naval</i>	<i>Other Government</i>	<i>Merchant</i>	<i>Total</i>
Pacific Coast.....	\$ 40,000,000	\$ 4,216,440	\$ 13,331,080	\$ 57,547,520
Great Lakes.....	—	3,475,260	15,166,760	18,642,020
St. Lawrence.....	87,000,000	8,429,200	36,142,560	131,771,760
Atlantic Coast.....	25,000,000	7,907,700	14,000,000	46,907,700
	<u>\$152,000,000</u>	<u>\$ 24,028,600</u>	<u>\$ 78,640,000</u>	<u>\$254,869,000</u>

The estimated capital cost of all vessels in preparation or under construction as of March 31, 1962, amounted to \$254,869,000. This sum represents orders for seven naval vessels, eighteen other government vessels and forty-five merchant ships. Particulars of the government and merchant ships are given in Table VIII (see Appendix 'H').

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table IX (see Appendix 'I') shows the total value of capital cost determinations issued by the Maritime Commission for each fiscal year since 1950 under Section 3 of the Act, granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also, conversions and major alterations to existing vessels. A total of 74 projects were dealt with to completion.

Section 4 of the Act provides that, in certain cases where monies resulting from the sale of vessels are used for replacement in Canadian yards, the Canadian Maritime Commission may issue certificates which involve freedom from recapture of depreciation.

During the past year, 29 certificates were issued to 26 applicants for total proceeds of disposition of \$4,499,781.

Since the inception of the Act, to March 31, 1962, 249 certificates have been issued for a total of \$82,624,615.

Ship Construction Assistance

On May 12, 1961, The Hon. Léon Balcer, Minister of Transport, announced, in the House of Commons, the policy of the Government to provide funds to assist in the construction of vessels in Canadian shipyards for operation under Canadian registry in foreign and domestic trade, and in the fishing industry.

This policy is intended to make it possible for Canadian ship-owners to obtain new vessels from Canadian shipyards at prices that are comparable to construction costs abroad.

At the end of the fiscal year, 31 applications, worth \$18,856,528 in construction costs, had been approved for subsidy payments. This involves 19 different ship-owning companies and 11 shipyards. Subsidy payments on account, amounting to \$2,025,261.36, have been paid out on these vessels. At the close of the year, 86 applications were pending and were in various stages of examination and review.

The Ship Construction Assistance Regulations, approved by Order-in-Council P.C. 1961-1290, September 8, 1961, are reproduced as Appendix 'J'. The administration of ship construction assistance is the responsibility of the Canadian Maritime Commission.

III. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission continued to administer subventions voted by Parliament, under the provisions of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1961-62, subventions were paid for 33 coastal and inland services, two on the West Coast, two in the Great Lakes and 29 on the East Coast.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising ten different routes.

The opening of the bridge between Cross Point, Que., and Campbellton, N.B., in October, resulted in the cessation of the subsidized service between these two points.

Three services were withdrawn because alternative means of transportation eliminated the essentiality of the services, and two new freight services were inaugurated, P.E.I. and North Shore of the St. Lawrence River, Que., and St. Lawrence River and Gaspé ports to Chandler, Que., and a capital subsidy was provided to assist in the inauguration of a passenger and vehicle ferry service between Father Point and Baie Comeau.

Nine applications for subsidy assistance were received, of which three were approved, three refused and three held for further survey and review. In each case, a thorough investigation of the proposed service was made and financial estimates and surveys undertaken where required.

Extensive surveys were made of British Columbia Coastal Steamship services and traffic and of the Gaspé Peninsula traffic.

The Commission inspectors reviewed all services and carried out surveys to ascertain the need for the continuation of existing services.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1961 was as follows:

Interprovincial Services

Between Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia..	\$ 298,000.00
Between Nova Scotia and Prince Edward Island.....	560,629.00
Between Nova Scotia and New Brunswick.....	38,000.00
Between New Brunswick and Quebec.....	86,250.00
Between Prince Edward Island and Quebec.....	42,500.00
Between Prince Edward Island and Newfoundland.....	72,000.00
Between Quebec and Nova Scotia.....	30,000.00

Provincial Services

British Columbia.....	388,000.00
New Brunswick.....	104,600.00
Newfoundland.....	4,830,178.00
Nova Scotia.....	184,900.00
Ontario.....	183,134.00
Quebec.....	1,196,145.00
Total.....	<u>\$8,014,336.00</u>

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from Wood Island, P.E.I. and Caribou, N.S., service of \$56,371, and Portugal Cove and Bell Island service of \$29.00.

Table X gives details of services (see Appendix 'K').

Park Steamship Company Limited

The activities of this Company which ceased actual operations on the sale of the fleet in 1946-47 are confined to occasional claims for compensation to seamen for injuries sustained during previous service, such claims are recoverable under Insurance Policies previously carried.

Claims for compensation arising during the financial year were settled within the year.

The basic structure of the Company is being maintained and could be readily expanded should the need arise.

The Company does not employ any salaried officers or staff; its functions continue to be carried out by the staff of the Canadian Maritime Commission.

Degaussing of Merchant Ships

The Commission co-ordinates the installation and maintenance of degaussing equipment on Canadian ships. During the year under review, four government vessels were provided with equipment at a cost of \$16,500. For private operation, equipment for one vessel was provided, and three others completed at a cost of \$54,000. In addition, some maintenance work was done bringing the total cost to approximately \$71,600.

Military Cargo Movements

The Commission co-ordinates the movement of military equipment and personnel overseas in liaison with the Tri-Service Movements Committee, the ocean shipping lines and recipient NATO countries. Special cargo and passenger rates for the movement of military cargoes and service personnel were again negotiated, including those cargoes destined for Canadian troops serving in the United Nations forces overseas.

Tonnage carried amounted to approximately 25,000 tons, and freight payments approximated \$850,000. Of these totals, 5,415 tons, with freight charges amounting to about \$175,000 were NATO shipments, the freight charges of which were met by the recipient countries.

Because of the temporary suspension of the rotation movement of military units to Europe, and also, because of the increase in the use of the R.C.A.F. Air Transport for the movement of military personnel, there was a decline of about 35 per cent in the numbers transported by the shipping companies.

Coasting Laws of Canada

The Commission advises the Department of National Revenue concerning applications for the waiving of the coasting laws to permit temporary operation of foreign-flag or foreign-built ships in the Canadian coastal trade. Before recommending that the applicant be granted a waiver permit, the Commission makes every endeavour to ensure that no qualified Canadian-flag vessel, suitable for the required service, is available.

The Commission

Regular meetings of the Commission, plus supplementary meetings as required, were held.

Recommendations for the allocation of government shipbuilding to Canadian shipyards were made to the Government.

The Committee on the importation of foreign vessels held seven meetings and recommended to the Minister of Transport regarding applications for Canadian registry. A total of 16 vessels was admitted and 7 vessels were refused.

The staff of the Commission, on March 31, 1962, numbered 24, whose annual salaries, together with salaries paid to members of the Commission, amounted to \$142,538.33.

Dated at Ottawa the 29th day of June, 1962.

A. WATSON,
Chairman.

G. A. SCOTT,
Member.

J. C. RUTLEDGE,
Member.

Appendix "A"

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	<i>March 31, 1961</i>		<i>March 31, 1962</i>	
	<i>No.</i>	<i>Gross Tons</i>	<i>No.</i>	<i>Gross Tons</i>
<i>Ocean-Going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built cargo ships				
10,000 tonners.....	6	42,999	2	14,309
Other cargo ships.....	3	10,126	—	—
	9	53,125	2	14,309
Tankers.....	8	106,530	2	44,815
	17	159,655	4	59,124
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	50	154,364	55	187,260
Tankers.....	10	26,122	15	61,470
	60	180,486	70	248,730
<i>Lakes Fleet</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	206	891,265	180	941,357
Tankers.....	38	76,466	37	76,032
	244	967,731	217	1,017,389
SUMMARY				
Dry cargo and passenger ships.....	265	1,098,754	237	1,142,926
Tankers.....	56	209,118	54	182,317
	321	1,307,872	291	1,325,243
SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY				
Retained under U.K. Registry.....	15	106,989	12	85,588
Transferred to U.K. Registry.....	7	47,010	7	44,168
Supply ships on loan.....	5	36,381	5	36,407
	27	190,380	24	166,163

Appendix "B"

TABLE II

CANADIAN MERCHANT FLEET

Self-Propelled Ships of 200 Gross Tons and Over

As at March 31, 1962

(excluding non-commercial vessels, tugs, non-seagoing ferries, and the whaling and fishing fleets)

DISTRIBUTION ACCORDING TO COUNTRY OF ORIGINAL CONSTRUCTION, BY TONNAGE GROUPS

Country of Build	200-499 G.T.		500-999 G.T.		1,000-1,999 G.T.		2,000-4,999 G.T.		5,000-9,999 G.T.		10,000 G.T. and over		Totals Across	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
Canada.....	53	17,203	16	10,271	23	35,574	55	154,208	31	226,399	27	397,384	205	841,039
United Kingdom.....	11	4,340	11	8,172	45	77,439	36	92,220	4	24,163	2	30,410	109	236,744
United States of America	8	2,767	12	8,616	13	20,135	38	153,727	10	59,620	2	33,256	83	278,121
Other Foreign Countries.	2	861	7	5,293	2	2,501	2	5,664	—	—	1	12,543	14	26,862
Totals Down.....	74	25,171	46	32,352	83	135,649	131	405,819	45	310,182	32	473,593	411	1,382,766

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Ships of 200 Gross Tons and Over
(excluding non-commercial vessels, tugs, non-seagoing ferries, and the whaling and fishing fleets)
DISTRIBUTION ACCORDING TO YEAR OF ORIGINAL CONSTRUCTION, BY TONNAGE GROUPS

AS AT MARCH 31, 1962

Year of Build	200-499 G.T.		500-999 G.T.		1,000-1,999 G.T.		2,000-4,999 G.T.		5,000-9,999 G.T.		10,000 G.T. and over		Totals Across	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
1961-.....	—	—	—	—	1	1,036	2	5,912	4	24,232	4	63,073	11	94,253
1956-1960.....	7	2,001	8	5,798	6	7,895	14	43,047	3	25,936	8	144,835	46	229,512
1951-1955.....	2	723	1	510	—	—	12	33,003	7	49,999	14	184,328	36	268,563
1946-1950.....	8	3,326	9	5,367	6	8,175	13	36,531	4	24,328	2	25,078	42	102,805
1941-1945.....	21	6,907	13	9,265	6	8,469	13	40,855	5	35,859	3	45,799	61	147,154
1936-1940.....	10	3,177	1	888	7	10,682	3	7,193	—	—	—	—	21	21,940
1931-1935.....	4	986	2	1,524	6	10,324	1	2,174	—	—	—	—	13	15,008
1921-1930.....	6	2,077	4	3,234	37	67,584	31	78,275	7	53,353	1	10,480	86	215,003
1911-1920.....	8	2,776	8	5,766	7	9,730	8	18,800	4	28,993	—	—	35	66,065
1901-1910.....	5	2,077	—	—	5	8,127	19	74,766	9	55,432	—	—	38	140,402
1900 and earlier.....	3	1,121	—	—	2	3,627	15	65,263	2	12,050	—	—	22	82,061
Totals Down.....	74	25,171	46	32,352	83	135,649	131	405,819	45	310,182	32	473,593	411	1,382,766

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY
(Trade with or via the United States of America excluded)

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's).....	16,327	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083
Percentage carried in—														
Canadian-flag ships.....	20.2	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	2	.03	.2
United Kingdom-flag ships....	45.2	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3
Norwegian-flag ships.....	3.4	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6
Panamanian-flag ships.....	—	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2
American-flag ships.....	19.9	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4
Netherlands-flag ships.....	—	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9
Greek-flag ships.....	—	1.6	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2
Swedish-flag ships.....	1.8	2.9	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8
German-flag ships.....	—	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5
Japanese-flag ships.....	—	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4
Liberian-flag ships.....	—	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4
Italian-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4
Ships of other flags.....	9.5	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

Appendix "E"

TABLE V
LINER SERVICES FROM CANADA, 1961

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
St. Lawrence and Atlantic Ports to the United Kingdom and Eire.....	10 British 1 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch 1 Greek	1 Irish 1 Italian 1 Norwegian/Dutch 1 Polish 1 Swedish	35
St. Lawrence and Atlantic Ports to North and North West Europe.....	2 British 1 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch 5 German	1 Greek 1 Italian 1 Norwegian 1 Norwegian/Dutch 1 Polish 3 Swedish	15
Great Lakes Ports to the United Kingdom and Eire.....	8 British 1 Finnish 1 Irish	1 Norwegian/Dutch 1 Swedish	25
Great Lakes Ports to North and North West Europe.....	1 British 1 Finnish 4 German 1 Norwegian	1 Norwegian/Dutch 2 Swedish 1 Swedish/French 1 Unknown	33
Pacific Coast Ports to the United Kingdom and North and North West Europe.....	2 British 2 Canadian ¹ 1 Danish 1 Dutch/British 1 French	1 German 1 German/Finnish 1 Japanese 2 Norwegian 1 Swedish	25
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Mediterranean.....	1 British 1 Canadian ¹ / Italian	1 French 1 Israeli	2
Great Lakes Ports to the Mediterranean...	2 American 1 British 1 Canadian ¹ / Italian 1 Egyptian 1 French	1 Greek ² 1 Israeli 1 Swedish/Dutch/ Norwegian 1 Yugoslavian	16
Pacific Coast Ports to the Mediterranean..	1 Israeli	3 Italian	4
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Caribbean.....	1 Canadian ¹ 1 Canadian ¹ / Jamaican ³	1 Colombian/ Ecuadorian/ Swedish 1 Dutch	15

¹Canadian lines chartered non-Canadian ships to furnish or to augment the cargo liner service.²And on to India and the Persian Gulf.³And on to Central America.

LINER SERVICES FROM CANADA, 1961—Continued

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
Great Lakes Ports to the Caribbean.....	1 Canadian ¹	1 German	3
Pacific Coast Ports to the Caribbean.....	2 American 1 Colombian/ Ecuadorean	2 Japanese 1 Venezuelan 1 Italian	9
St. Lawrence and Atlantic Ports to West, South and East Africa.....	1 American 1 American/ Ghanaian	1 British 1 Norwegian	5
Pacific Coast Ports to South and East Africa.....	1 Dutch/ Norwegian ⁴		1
St. Lawrence and Atlantic Ports to India and Persian Gulf.....	1 British		1
Pacific Coast Ports to India and Persian Gulf.....	1 American	1 Dutch/Norwegian	3
St. Lawrence and Atlantic Ports to the East Coast of South America.....	1 American 1 German	1 Swedish	5
Great Lakes Ports to the East Coast of South America.....	1 American		1
Pacific Coast Ports to the East Coast of South America.....	1 American	1 Japanese	2
St. Lawrence and Atlantic Ports to the East Coast of Central America.....	1 Guatemalan		1
St. Lawrence and Atlantic Ports to the West Coast of South America.....	1 American 1 Columbian/ Ecuadorean		2
Pacific Coast Ports to the West Coast of South America.....	1 American 1 Colombian/ Ecuadorean 1 Norwegian ⁵		4
St. Lawrence and Atlantic Ports to Aus- tralia and New Zealand.....	1 British	1 Swedish	4
Great Lakes Ports to Australia.....	1 Swedish		1
Pacific Coast Ports to Australia and New Zealand.....	1 American 2 British ⁶ 1 Canadian ¹ 1 Danish	1 German 1 Swedish 1 New Zealand	6

¹Canadian lines chartered non-Canadian ships to furnish or to augment the cargo liner service.

⁴And on to the Mediterranean.

⁵And via the Straits of Magellan to the East Coast of South America.

⁶One line calls at Hawaiian Islands en route.

LINER SERVICES FROM CANADA, 1961—Concluded

Service	Number and Nationality of Lines		Average Sailings per Month
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Far East.....	2 American 1 Danish	3 Japanese	5
Great Lakes Ports to the Far East.....	2 Japanese		1
Pacific Coast Ports to the Far East.....	3 American ⁶ 1 British ⁶ 1 Canadian ¹ 1 Indian	5 Japanese ⁶ 2 Norwegian 1 Norwegian/ Philippine 1 Philippine	19
St. Lawrence and Atlantic Ports to the Middle East.....	1 American ⁷		1
Great Lakes Ports to the Middle East....	1 American ⁷	1 Dutch	2
Pacific Coast Ports to the South Sea Islands	1 American ⁸ 1 Norwegian 1 New Zealand ⁸		2
Pacific Coast Ports to the U.S. Pacific....	1 American	4 Japanese	5
Round the World from Atlantic Ports, Eastbound.....	1 American		1
Round the World from Pacific Ports, Eastbound.....	1 American	1 Yugoslavian	1

¹Canadian lines chartered non-Canadian ships to furnish or to augment the cargo liner service.

⁶One line calls at Hawaiian Islands en route.

⁷And on to the Far East.

⁸Not a new service but in previous reports shown as being in "Australia and New Zealand" service exclusively.

TABLE VI
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1961

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LTD. <i>Haida Carrier</i>	Self-loading Log Barge...	Non-prop.....	3,715	MacMillan, Bloedel & Powell River Ltd.
<i>V.T. Nos. 105-112</i>	8 Steel Barges.....	Non-prop.....	668 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>V.T. Nos. 114-116</i>	3 Steel Barges.....	Non-prop.....	668 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>St. Malo</i>	Self-loading Gravel Barge.	Non-prop.....	897	Deeks-McBride Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. <i>Fort Langley</i>	Suction Hopper Dredge...	3,600 b.h.p. Diesel Elec.....	1,788	Department of Public Works
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Fort Chambly</i>	Package freighter.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	5,852	Steel Company of Canada Ltd.
<i>French River</i>	Package freighter.....	1,850 b.h.p. Diesel.....	6,637	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>English River</i>	Package freighter.....	1,850 b.h.p. Diesel.....	6,639	Canadian General Electric Co. Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Expense</i>	Tug.....	290 s.h.p. Diesel.....	37	Canadian International Paper Co. Ltd.
<i>Hull 1199</i>	Ferry.....	142 s.h.p. Diesel.....	39	Department of Transport
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Federal Palm</i>	Pass. & Cargo Vessel....	3,400 b.h.p. T/S Diesel.....	3,196	West Indies Shipping Corporation
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Pilot Boat No. 9</i>	Pilot Vessel.....	350 b.h.p. Diesel.....	66	Department of Transport
<i>Churchill 61</i>	Dump Scow.....	Non-prop.....	310	National Harbours Board
CANADIAN VICKERS LTD. <i>J. N. McWalters</i>	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Steam Turbine.	17,591	Scott Misener Steamships Ltd.
<i>Federal Maple</i>	Pass. & Cargo Vessel.....	3,400 b.h.p. T/S Diesel.....	3,171	West Indies Shipping Corporation
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>J. Edouard Simard</i>	Oil Tanker.....	4,000 b.h.p. Diesel.....	5,104	Marine Industries Ltd.
<i>Bienvenue</i>	Fishing Trawler.....	310 b.h.p. Diesel.....	122	Antoine Dupuis

PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1961—Concluded

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Whitefish Bay</i> <i>Canadoc</i>	Bulk Freighter..... Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Steam Turbine. 5,332 b.h.p. S/S Diesel.	17,350 10,061	Canada Steamship Lines Ltd. Canada Steamship Lines Ltd.
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>YBZ 60</i> <i>Hull 70</i>	Tank Cleaning Barge..... Bow Section for Bulk Freighter.....	Non-prop..... Non-prop.....	525 5,250	Royal Canadian Navy Papachristidis Co. Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Petite Forte</i> <i>Kelligries</i>	Cargo & Pass. Vessel..... Steel Tug.....	2,200 b.h.p. T/S Diesel..... 900 b.h.p. T/S Diesel.....	1,036 236	Department of Transport Dept. of Public Works
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Canada Pilot No. 10</i> <i>YMT 11</i>	Pilot Vessel..... Standard Diving Vessel..	700 b.h.p. T/S Diesel..... 228 s.h.p. S/S Diesel.....	67 123	Department of Transport Royal Canadian Navy

TABLE VII

VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1957-1961

Shipbuilding Area	1957	1958	1959	1960	1961
	\$	\$	\$	\$	\$
PACIFIC COAST					
Shipbuilding.....	53,837,870	2,030,940	69,957,000	7,419,535	5,238,675
Repairs and Conversions.....	11,098,523	5,310,980	5,956,737	5,331,304	5,592,877
	64,936,393	7,341,920	75,913,737	12,750,839	10,831,552
GREAT LAKES					
Shipbuilding.....	12,461,820	17,031,200	17,854,695	16,193,500	10,982,900
Repairs and Conversions.....	3,917,132	8,976,266	3,897,168	5,542,460	4,277,869
	16,378,952	26,007,466	21,751,863	21,735,960	15,260,769
St. LAWRENCE					
Shipbuilding.....	14,545,600	64,919,000	41,908,980	34,268,000	25,171,790
Repairs and Conversions.....	9,373,341	8,688,980	12,702,543	11,175,032	12,756,709
	23,918,941	73,607,980	54,611,523	45,443,032	37,928,499
ATLANTIC COAST					
Shipbuilding.....	28,713,900	3,668,000	23,053,570	4,198,500	2,561,300
Repairs and Conversions.....	8,741,738	9,030,359	7,674,935	8,235,164	7,893,939
	37,455,638	12,698,359	30,728,505	12,433,664	10,455,239
SUMMARY					
Shipbuilding.....	109,559,190	87,649,140	152,774,245	62,079,535	43,955,665
Repairs and Conversions.....	33,130,734	32,006,585	30,231,383	30,283,957	30,521,394
	142,689,924	119,655,725	183,005,628	92,363,492	74,477,059

Appendix "H"

TABLE VIII
PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1962

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
YARROWS LIMITED <i>Hulls 229 & 230</i>	2—350' Self-unloading Limerock Barges.....	Non-prop.....	5,600 each	McAllister Towing Co. Ltd.
<i>V.T. Nos. 150 & 151</i>	2—235' Steel Barges.....	Non-prop.....	1,585 each	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>G. B. Reed</i>	3—160' Steel Barges.....	Non-prop.....	668 each	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
—	177' Fisheries Research Vessel.....	1,000 b.h.p. Diesel.....	—	Department of Fisheries
—	95' 3" Search & Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	150	Department of Transport
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Hulls 99 & 100</i>	2—Pass. Auto Ferries.....	6,000 b.h.p. Diesel.....	3,500	B.C. Toll Highways & Bridges Authority
—	95' 3" Fisheries Patrol Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	150	Department of Fisheries
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. <i>Hulls 315—318</i>	4—120' Steel Scows.....	Non-prop.	545 each	Gulf of Georgia Towing Co. Ltd.
<i>Hull 314</i>	329' Pass. & Cargo Vessel.	4,200 b.h.p. S/S Diesel.....	3,700	Northland Shipping Co. Ltd.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Hull 172</i>	730' Bulk Freighter.....	9,900 s.h.p. S/S Turbine....	17,000	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Mondoc (Hull 173)</i>	291' Cargo Vessel.....	2,000 b.h.p. T/S Diesel.....	2,500	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Laurendoc (Hull 174)</i>	291' Cargo Vessel.....	2,000 b.h.p. T/S Diesel.....	2,500	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 175</i>	188' Cargo & Pass. Ferry.	1,200 b.h.p. T/S Diesel.....	1,100	Department of Transport
<i>Hull 176</i>	354' 6" Oil Tanker.....	3,200 b.h.p. T/S Diesel.....	3,900	Canadian Oil Companies Ltd.
RUSSELL BROTHERS LTD. <i>Hull 1194</i>	50' Suction Dredge.....	Non-prop.....	29	Department of Public Works
<i>Hull 1200</i>	148' Supply & Buoy Vessel.....	1,100 s.h.p. T/S Diesel.....	400	Department of Transport
<i>Rupert River (Hull 1201)</i>	58' Tug.....	400 h.p. Diesel.....	54	Hudson's Bay Company

<i>HBC 150 (Hull 1202)</i>	85' Steel Barge.....	Non-prop.....	281	Hudson's Bay Company
<i>Federal Beaver (Hull 1205)</i>	95' Tug.....	1,600 h.p. T/S Diesel.....	150	Federal Terminals Ltd.
<i>Hull 1206</i>	80' Tug.....	900 h.p. Diesel.....	80	C. A. Pitts General Contractors
<i>Hull 1208</i>	52' Launch.....	600 h.p. Diesel.....	25	El Paso Natural Gas Ltd.
<i>Hull 1209</i>	65' Tug.....	500 h.p. Diesel.....	55	Bowater Pulp & Paper Co. Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Sir John Crosbie (Hull 30)</i>	253' Bulk Freighter.....	2,300 b.h.p. Diesel.....	1,800	Crosbie & Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Hull 90</i>	85' Aux. ketch.....	—	—	John P. Labatt
<i>Hulls 91 & 92</i>	2—Dump Scows.....	Non-prop.....	510 each	C. A. Pitts General Contractors
<i>Hull 93</i>	95' 3" Search & Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	145	Department of Transport
CANADIAN VICKERS LTD. <i>Montrealais (Hull 278)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	17,647	Papachristidis Co. Ltd.
<i>Hull 279</i>	179' 6" Supply & Buoy Vessel.....	2,000 s.h.p. T/S Diesel Electric.....	890	Department of Transport
<i>Hull 280</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	17,600	Canadian General Electric
<i>Hull 281</i>	251' 6" Depot Vessel.....	2,000 s.h.p. T/S Diesel.....	1,750	Department of Transport
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Hull 278</i>	198' Floating Crane.....	1,640 b.h.p. Diesel.....	2,050	St. Lawrence Seaway Authority
<i>Hull 282</i>	201' 2" Auto-Pass. Ferry.....	1,440 b.h.p. Diesel.....	830	City of Three Rivers
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Hudson Transport (Hull 629)</i>	355' 6" Oil Tanker.....	3,200 b.h.p. T/S Diesel.....	4,100	Hall Corporation of Canada
<i>Mentier Consol (Hull 630)</i>	301' 9" Pulpwood Carrier.....	2,880 b.h.p. T/S Diesel.....	3,000	Anticosti Shipping Co. Ltd.
<i>Hulls 631 & 632</i>	2—98' Harbour Tugs.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	200 each	A. D. Ross & Co. Ltd.
<i>Hulls 633 & 634</i>	2—98' Harbour Tugs.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	200 each	Foundation of Canada Engineering Corporation Ltd.
<i>Hulls 635 & 636</i>	2—98' Harbour Tugs.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	200 each	Foundation Maritime Ltd.
<i>Hull 637</i>	115' Coastal Tug.....	1,600 b.h.p. T/S Diesel.....	300	Foundation Maritime Ltd.
<i>Hull 638</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	17,350	Hall Corporation of Canada
<i>Hull 639</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 640</i>	95' 3" Search & Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	150	Department of Transport
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Hull 76</i>	Steel Tug.....	1,400 b.h.p. T/S Diesel.....	250	National Harbours Board
<i>Hull 78</i>	150' Cargo Vessel.....	700 b.h.p.....	600	Polaris Shipping Ltd.

PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1962—Concluded

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Hudson (Hull 1046)</i>	293' 6" Hydrographic Ship.....	8,400 h.p. T/S Diesel Electric.....	4,000	Department of Mines & Technical Surveys
<i>Hamiltonian (Hull 1047)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,900 s.h.p. Turbine.....	17,350	Canadian General Electric
<i>Hull 1048</i>	730' Bulk Freighter.....	—	17,350	Calvert Distillers Ltd.
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Cape Frees (Hull 30)</i>	179' Patrol Vessel.....	2,560 h.p. T/S Diesel Electric.....	860 displ.	Department of Fisheries
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Hull 144</i>	8" Suction Dredge.....	Non-prop.....	100	Department of Public Works
<i>Hull 145</i>	95' 3" Search & Rescue..	2,400 s.h.p. T/S Diesel....	150	Department of Transport..
LUNENBURG FOUNDRY & ENGINEERING LTD. —	30' Work Boat.....	86 h.p. Diesel.....	—	National Harbours Board

TABLE IX

CAPITAL COST DETERMINATIONS MADE WITH RESPECT TO APPLICATIONS FOR THE BENEFITS OF CLAUSE 3
OF THE CANADIAN VESSEL CONSTRUCTION ASSISTANCE ACT

FISCAL YEAR	DETERMINATIONS WITH RESPECT TO NEW CONSTRUCTION						Tugs, Fishing Vessels, Ferries, Etc.		Total Determinations		DETERMINATIONS WITH RESPECT TO CONVERSIONS AND MAJOR ALTERATIONS	
	Cargo Vessels		Dredges, Scows and Barges		No.		Value		No.		Value	
	No.	\$	No.	\$	No.	\$	No.	\$	No.	\$	No.	\$
1950/51.....	1	3,136,716.19	2	153,729.23	1	57,865.54	4	3,348,310.96	17	1,468,496.33		
1951/52.....	6	9,127,824.52	6	251,115.88	11	1,177,791.17	23	10,556,731.57	16	1,113,820.56		
1952/53.....	14	26,541,152.70	10	507,509.79	12	1,060,349.26	36	28,109,011.75	21	4,387,848.89		
1953/54.....	8	18,841,346.88	19	987,490.10	41	1,026,306.06	68	20,855,143.04	17	3,213,387.25		
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33		
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59		
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16		
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72		
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13		
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91		
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52		
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00		

NOTE: The above capital cost determinations are not indicative of the number of vessels built during each fiscal year, since several interim determinations may be issued for the same vessel.

APPROPRIATION ACT No. 4, 1961
Ship Construction Assistance Regulations
P.C. 1961-1290

September 8, 1961.

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to Appropriation Act No. 4, 1961 (Vote 592 of the Supplementary Estimates for the fiscal year ending 31st March, 1962) is pleased hereby to make the annexed Ship Construction Assistance Regulations.

SHIP CONSTRUCTION ASSISTANCE REGULATIONS

1. These Regulations may be cited as the 'Ship Construction Assistance Regulations'.

2. In these Regulations,

- (a) "agreement" means an agreement between Her Majesty, represented by the Commission, and a shipowner and a shipbuilder, entered into pursuant to these Regulations;
- (b) "approved cost" means the cost approved by the Minister;
- (c) "Commission" means the Canadian Maritime Commission;
- (d) "Committee" means an Interdepartmental Committee composed of duly appointed representatives of the Commission, the Departments of Transport, Finance and Defence Production and, when matters relating to assistance for the construction of fishing vessels are under consideration, the Department of Fisheries;
- (e) "contract" means a contract between a shipowner and a shipbuilder for the construction of a commercial ship or steel fishing trawler;
- (f) "eligible ship" means a ship that is intended for use in commercial enterprise and that is
 - (i) a self-propelled vessel of one hundred tons gross tonnage or over;
 - (ii) tugs of fifty tons gross tonnage or over; or
 - (iii) a vessel, not self-propelled, of two hundred tons gross tonnage or over;
- (g) "fishing trawler" means a fishing vessel that has a steel hull of not less than seventy-five feet in length and that uses an otter trawl or a similar device;
- (h) "Minister" means the Minister of Transport;
- (i) "shipbuilder" means a Canadian citizen or a corporation incorporated under the laws of Canada, or any province of Canada that is engaged within Canada in the business of shipbuilding;
- (j) "shipowner" means a Canadian citizen, a corporation incorporated under the laws of Canada or of any Province, or Her Majesty in Right of any Province; and
- (k) "subsidy" means a subsidy payable under these Regulations.

Application

3. These Regulations apply in respect of subsidies, for the construction of commercial and fishing vessels, paid out of moneys from time to time voted by Parliament for this purpose.

Subsidy

4. (1) A subsidy in respect of the construction in Canada of any eligible ship, may be given in accordance with these Regulations by payment of an amount not exceeding

- (a) forty per cent of the approved cost incurred for work performed under a contract between May 12, 1961, and March 31, 1963; and
- (b) thirty-five per cent of the approved cost incurred for work performed under a contract after March 31, 1963.

(2) Subject to subsection (3), a subsidy in respect of the construction for use in the Provinces of New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia, Prince Edward Island and Quebec, of a steel fishing trawler may be given in accordance with these Regulations by payment of an amount not exceeding fifty per cent of the approved cost incurred for work performed under a contract after May 12, 1961.

(3) No payment shall be made under subsection (2) in respect of the construction of any steel fishing trawler unless one used fishing trawler of steel or wooden construction has, in accordance with arrangements approved by the Commission, permanently withdrawn from fishing operations.

5. The Commission is responsible for administering the scheme of subsidies in accordance with these Regulations and in accordance with such additional directions as may be given by the Minister.

6. (1) A shipowner and shipbuilder intending to construct a commercial ship or a steel fishing trawler may jointly make application to the Commission for a subsidy in respect of such construction in accordance with these Regulations.

(2) An application for a subsidy in respect of a ship that was under construction on May 12, 1961, shall be made on or before March 31, 1962.

7. The Minister may prescribe the form and manner in which applications for subsidies under these Regulations are to be made and the documentary information that is to accompany such applications.

(1) The Commission shall review the application and shall conduct such investigation as may be necessary to establish and determine the financial responsibility of the shipowner and shipbuilder, the eligibility of the project, and that the estimated cost of the proposed construction, and the amount or proportion of items of Canadian materials and equipment meet the conditions prescribed by the Minister.

(2) The proposed construction of any vessel shall incorporate such amount of Canadian materials and equipment as the Minister considers practicable after considering the cost and the availability of those materials and equipment.

(3) Where an application has been considered by the Commission, the Commission shall arrange for a meeting of the Committee at which the Committee shall make such recommendation through the Commission to the Minister as the Committee considers appropriate.

8. With the approval of Treasury Board, the Commission shall enter into an agreement with the shipowner and the shipbuilder setting out the terms and conditions under which the subsidy will be paid.

Agreement

9. (1) Every agreement shall specify the amount of Canadian material and equipment to be included in the ship.

(2) Every agreement shall provide, 'inter alia',

- (a) for appropriate protection of the interests of Her Majesty in Right of Canada in respect of the moneys actually paid by way of subsidy;
- (b) for payment of the capital financial assistance by way of a lump sum on registration of the vessel or by progress payments up to a maximum of eighty per cent of such assistance in accordance with the terms of the contract between the shipbuilder and the shipowner or otherwise at the discretion of the Commission;
- (c) that the shipowner undertakes to maintain the ship on Canadian registry for a period of 5 years and undertakes not to sell or transfer the ship during that period without the consent of the Commission with the approval of the Treasury Board, and that the Commission may refuse its consent unless the shipowner agrees to refund to Her Majesty in Right of Canada an amount equal to the product obtained by multiplying the amount of subsidy received by the fraction of the five year period that the vessel will not be maintained on Canadian registry;
- (d) that where
 - (i) a vessel has been disposed of after May 12, 1961,
 - (ii) section 4 of the 'Canadian Vessel Construction Assistance Act' applies to the proceeds of that disposition, and
 - (iii) the proceeds of that disposition are used to purchase a vessel in respect of which a subsidy is to be paid under the Regulations, then, the subsidy shall be reduced by the amount of income tax that would have been payable on those proceeds if section 4 of the 'Canadian Vessel Construction Assistance Act' had not applied to those proceeds;
- (e) in the case of a steel fishing trawler, for the permanent withdrawal from fishing operations of one used fishing trawler;
- (f) that the shipowner and the shipbuilder will keep accurate and detailed records of the cost of the ship and all accounts and records shall be available to the Commission for audit and inspection by any agent of Her Majesty in Right of Canada at any time during the construction and during a period of two years after payment of the subsidy; and
- (g) for such other matters as may be considered appropriate by the Commission.

(3) Paragraph (d) of subsection (2) does not apply in respect of the proceeds obtained from a hire-purchaser under a hire-purchase agreement, for the construction of a vessel, entered into prior to May 12, 1961.

Payments

10. The payments under any agreement shall be made by the Commission to the shipbuilder in accordance with the agreement.

11. The Commission, when determining the capital cost of a vessel under the 'Canadian Vessel Construction Assistance Act' shall base such capital cost on the actual amount contributed by the shipowner towards the cost of construction of that ship.

12. Where a subsidy has been paid pursuant to these Regulations in respect of any vessel and that vessel is subsequently disposed of, section 4 of the 'Canadian Vessel Construction Assistance Act' does not apply to the proceeds of that disposition.

13. Payment of a subsidy by the Commission to a shipbuilder pursuant to these Regulations in respect of the cost of construction by the shipbuilder of a vessel for a shipowner shall, for all purposes relevant to the business carried on by the shipbuilder, be deemed to be a payment made to the shipbuilder by the shipowner on account of the cost of the construction of the vessel.

Appendix "K"

TABLE X
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
<i>Baddeck and Iona, N.S.</i> 2 sailings daily, except Sundays, to connect with C.N.R. train at Iona, for passengers, mail, express and freight.....	17,500.00
<i>Campobello, N.B., and Lubec, Maine, U.S.A.</i> Shuttle service, daily except Sundays, passenger and auto ferry.....	9,600.00
<i>Cross Point, Que., and Campbellton, N.B.</i> Half-hour service, 6.00 a.m. to 11.00 p.m. daily during season of navigation. Passenger and auto ferry.....	58,750.00
<i>Dalhousie, N.B., and Miguasha, Quebec.</i> Hourly service, 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during navigation season. Passenger and auto ferry.....	27,500.00
<i>Father Point and Baie Comeau, Quebec.</i> Capital subsidy of \$1,500,000.00 to be paid over a period of five years, commencing in January 1962, in amount of \$300,000.00.....	300,000.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i> Summer—3 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews. Summer—2 sailings weekly Grand Manan and Saint John. Winter—4 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews. Winter—1 sailing weekly Grand Manan and Saint John. Passenger and freight service.....	95,000.00
<i>Halifax, Canso, Guysborough and Isle Madame, N.S.</i> Weekly sailings via wayports, freight only.....	30,000.00
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Quebec.</i> 7 sailings on week days and 5 on Sundays during summer months. Number of trips performed are reduced during winter months. Passenger and auto ferry.....	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Summer)</i> Daily except Sundays, May 1 to November 15, passenger, mail and freight service.....	5,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Winter)</i> 3 sailings weekly, November 15 to April 30. Passenger and freight.....	1,700.00
<i>Magdalen Islands, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i> 1 round trip weekly during summer. 1 round trip every 10 days during spring and fall to close of navigation. Freight service.....	30,000.00
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i> Daily except Sundays, freight service.....	52,400.00
<i>Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.</i> Daily except Sundays, freight only.....	31,250.00
<i>Murray Bay or Rimouski & North Shore of St. Lawrence, Quebec. (Winter)</i> 2 round trips in December and March. 1 round trip in January and February, from Murray Bay or Rimouski (or Quebec if ice conditions permit) to Seven Islands and wayports to Havre St. Pierre, Quebec. Passenger and freight service.....	35,000.00
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.</i> (a) Weekly sailings via wayports to Manitoulin Island and Sault Ste. Marie, passengers and freight.	

TABLE X—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.—Concl.</i>	
(b) June, July and August, 1 extra sailing weekly Owen Sound to Little Current and Gore Bay via wayports, passengers and freight.	
(c) From opening of navigation to June 1 and September 30 to close of navigation, 1 round trip weekly Owen Sound and Providence Bay, passengers and freight.	
(d) Tobermory-South Baymouth, 2 round trips daily June 1 to September 29, passenger and auto ferry.....	100,000.00
<i>Pelee Island and the Mainland, Ontario.</i>	
(a) Daily sailings during season of navigation.	
(b) From approximately the middle of June to and including Labour Day, service is extended to Sandusky, Ohio, U.S.A. Passenger and auto service.....	83,134.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown, Souris, P.E.I., & the Magdalen Islands, Que.</i>	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Pictou, N.S.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Souris, P.E.I.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Charlottetown.	
Passenger, mail and freight service.....	298,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland.</i>	
13 round trips on Mondays, Wednesdays and Saturdays.	
14 round trips on Tuesdays, Thursdays and Fridays.	
11 round trips on Sundays, all between 8.00 a.m. and 7.00 p.m.	
Passenger and auto service.....	274,385.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland.</i>	
Weekly service during season of navigation, freight only.....	72,000.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River.</i>	
Weekly service from P.E.I. ports to ports of North Shore of St. Lawrence.	
Freight service.....	42,500.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Islands, P.E.I. & Caribou, N.S.)</i>	
May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips per day. Passenger and auto service.....	560,629.00
<i>Quebec, Natashquan and Harrington, Quebec.</i>	
(a) 1 round trip weekly from Montreal and Quebec to Havre St. Pierre via wayports, extending to Natashquan fortnightly.	
(b) 1 round trip from Montreal and Quebec to Seven Islands and wayports to Blanc Sablon. Passenger, mail and freight service during navigation season. Sailings every two weeks.....	492,923.00
<i>Rimouski, Matane & North Shore of St. Lawrence River, Quebec.</i>	
(a) 4 trips weekly from Rimouski to Seven Islands and wayports, 1 trip extending to Havre St. Pierre.	
(b) 2 sailings per week from Matane to Seven Islands and wayports.	
(c) Daily service from Matane to Godbout and wayports, 3 trips extended to Baie Comeau. Passenger, freight and mail service.....	217,522.00
<i>Riviere-du-Loup and St-Simeon, Quebec.</i>	
From May 15 to June 30 and September 2 to October 15, 3 round trips per day.	
From July 1 to September 1 inclusive, 4 round trips per day.	
Passenger and auto ferry.....	21,000.00
<i>Saint John, N.B., Westport and Yarmouth, N.S.</i>	
2 sailings weekly, May to October inclusive; 1 sailing weekly, November to April, calling at Tiverton, Freeport and Westport. Freight service only....	38,000.00

TABLE X—Concluded

	Subsidy
	\$
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, Quebec.</i> 3 trips per month from Montreal and wayports to Chandler. Freight service only.....	45,000.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Quebec.</i> (a) From the opening to the close of navigation, half-hour service from 6.00 a.m. to midnight, and hourly service from midnight to 6.00 a.m. (b) From close of navigation to the opening of navigation in the spring, one hourly service between 6.00 a.m. and 10.00 p.m. Passenger and auto ferry.....	43,000.00
<i>Sydney and Bay of St. Lawrence, N.S.</i> 2 round trips per week during the season of navigation. Passenger and freight service.....	45,000.00
<i>Trois Pistoles and Les Escoumains, Quebec.</i> Daily service, except Sundays during the navigation season. Passenger and freight service.....	2,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i> Weekly service from Vancouver to Prince Rupert and Stewart, calling at wayports. Passenger, freight and mail service.....	300,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i> Weekly service Vancouver and West Coast of Vancouver Island. Passenger, freight and mail service.....	88,000.00
<i>Yarmouth, N.S., and Rockland, Maine, U.S.A.</i> Temporary service from February 13 to March 10, while the M/V <i>Bluenose</i> was undergoing repairs. 2 trips per week. Freight service only.....	8,750.00
<i>Newfoundland Coastal Services</i> include: (a) St. John's—Corner Brook via wayports, 1 round trip every 26 days during season of navigation. (b) St. John's—Lewisporte, via wayports, 1 round trip every fortnight during navigation season. (c) Placentia Bay—West run, 2 sailings weekly year-round. (d) Placentia Bay—Bay run, 1 sailing weekly year-round. (e) South Coast—Fortune Bay service. Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days, all year-round. (f) South Coast service. Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days year-round. (g) Green Bay service. Lewisporte to Shoe Cove via wayports, 1 round trip weekly during season of navigation. (h) Lewisporte to Corner Brook via wayports during season of navigation, 1 round trip every 26 days. (i) Labrador service. St. John's to Goose Bay via wayports, and connecting service via wayports to Nain. One sailing every 2 weeks during season of navigation. All services are for passengers, mail and freight.....	4,555,793.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Fin

Subvention	
\$	<p><i>Les services côtiers de Terre-Neuve comprennent:—Suite</i></p> <p>g) Service de la baie Green. De Lewisport à Shoe Cove avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage hebdomadaire aller et retour pendant la saison de navigation.</p> <p>h) De Lewisport à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires pendant la saison de navigation. Un voyage aller et retour à tous les 26 jours.</p> <p>i) Service du Labrador. Service de Saint-Jean à Goose Bay avec arrêts à des ports intermédiaires, et service de raccordement avec arrêts à des ports intermédiaires jusqu'à Nain. Un départ à toutes les 2 semaines pendant la saison de navigation.</p> <p>Tous les services assurent le transport des passagers, du courrier et des marchandises.....</p>
4,555,793.00	

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention	\$
<i>Rimonski, Matama et rive Nord du Saint-Laurent (P.Q.)—Suite</i> <i>c)</i> Service quotidien entre Matane et Godbout et les ports intermédiaires, 3 voyages se prolongeant jusqu'à Baie-Combeau. Service pour passagers, marchandises et courrier.	
217,522.00	<i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i> Du 15 mai au 30 juin et du 2 septembre au 15 octobre, 3 voyages aller et retour chaque jour. Du 1 ^{er} juillet au 1 ^{er} septembre inclusivement, 4 voyages aller et retour chaque jour. Transbordeur d'autos et de passagers.
21,000.00	<i>Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-E.)</i> 2 départs chaque semaine, de mai à octobre inclusivement. 1 voyage hebdomadaire de novembre à avril, avec arrêts à Tiverton, Freeport et Westport. Service-marchandises seulement.
38,000.00	<i>Ports du Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.)</i> 3 voyages par mois, de Montréal à Chandler avec arrêts aux ports intermédiaires. Service-marchandises seulement.
45,000.00	<i>Sorel et île Saint-Ignace (P.Q.)</i> <i>a)</i> Depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, service à toutes les demi-heures, de 6 h. du matin jusqu'à minuit, et service à toutes les heures, de minuit jusqu'à 6 h. du matin. <i>b)</i> Depuis la clôture de la navigation jusqu'à l'ouverture au printemps, service à toutes les heures entre 6 h. du matin et 10 h. du soir. Transbordeur d'autos et de passagers.
43,000.00	<i>Sydney et baie de Saint-Laurent (N.-E.)</i> 2 voyages aller et retour chaque semaine pendant la saison de navigation. Service passagers et marchandises.
45,000.00	<i>Trois-Rivières et Les Escoumains (P.Q.)</i> Service quotidien, sauf le dimanche, durant la saison de navigation. Service pour passagers et marchandises.
2,000.00	<i>Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique</i> Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et Stewart, avec arrêts à des ports intermédiaires. Services pour passagers, courrier et marchandises.
300,000.00	<i>Vancouver et la côte ouest de l'île de Vancouver (C.-B.)</i> Service hebdomadaire entre Vancouver et la côte ouest de l'île de Vancouver. Service pour passagers, courrier et marchandises.
88,000.00	<i>Yarmouth (N.-E.) et Rockland (Maine), E.-U.</i> Service temporaire du 13 février au 10 mars pendant que le N.M. BLUENOSE était en réparation. Deux voyages par semaine, service-marchandises seulement.
8,750.00	<i>Les services côtiers de Terre-Neuve comprennent:</i> <i>a)</i> Saint-Jean à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. <i>b)</i> Saint-Jean à Lewisport avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les deux semaines pendant la saison de navigation. <i>c)</i> Baie Placentia, vers l'ouest. Deux départs chaque semaine pendant toute l'année. <i>d)</i> Baie Placentia, trajet de la baie. Un départ hebdomadaire pendant toute l'année. <i>e)</i> Côte sud, service de la baie Fortune. D'Argenta à Port-aux-Basques avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 14 jours à l'année longue.

QUINZIÈME RAPPORT

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention	\$
	<p><i>Murray Bay ou Rimouski et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.) (Hiver)</i> 2 voyages aller et retour en décembre et en mars. 1 voyage aller et retour en janvier et en février, de Murray Bay ou de Rimouski (ou de Québec si le régime des glaces le permet) à Sept-Îles, avec arrêts aux ports intermédiaires, jusqu'à Havre Saint-Pierre (P.Q.). Services passagers et marchandises.</p>
35,000.00	<p><i>Owen Sound et l'île Manitoulin (Ontario)</i> a) Voyages hebdomadaires avec arrêts à des ports intermédiaires jusqu'à l'île Manitoulin et Sault-Sainte-Marie; passagers et marchandises. b) En juin, juillet et août, un voyage supplémentaire à chaque semaine d'Owen Sound à Little Current et Gore Bay avec arrêts à des ports intermédiaires; passagers et marchandises. c) De l'ouverture de la navigation jusqu'au 1^{er} juin et du 30 septembre jusqu'à la clôture de la navigation, un voyage par semaine, aller et retour, d'Owen Sound à South Baymouth, 2 voyages, aller et retour, tous les jours, du 1^{er} juin au 29 septembre; transbordeur d'autos et de passagers.</p>
100,000.00	<p><i>Île Pelée et la terre ferme (Ontario)</i> a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation. b) Depuis le milieu de juin approximativement jusqu'à la Fête du Travail inclusivement, le service est prolongé jusqu'à Sandusky (Ohio), E.-U. Service passagers et automobiles.</p>
83,134.00	<p><i>Pictou (N.-É.), Charlottetown, Souris (I.P.-É.) et les îles de la Madeleine (P.Q.)</i> 1 départ hebdomadaire de Pictou (N.-É.) pour les îles de la Madeleine. 1 départ hebdomadaire de Souris (I.P.-É.) pour les îles de la Madeleine. Service pour passagers, courrier et marchandises.</p>
298,000.00	<p><i>Portugal Cove et l'île Bell (T.-N.)</i> 13 voyages aller et retour le lundi, le mercredi et le samedi 14 voyages aller et retour le mardi, le jeudi et le vendredi, et 11 voyages aller et retour, le dimanche, entre 8h. du matin et 7h. du soir. Transbordeur d'autos et de passagers.</p>
274,385.00	<p><i>Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve</i> Service hebdomadaire pendant la saison de navigation; marchandises seulement.</p>
72,000.00	<p><i>Île du Prince-Édouard et rive nord du Saint-Laurent</i> Service hebdomadaire des ports de l'île du Prince-Édouard aux ports de la rive nord du Saint-Laurent. Service-marchandises.</p>
42,500.00	<p><i>Île du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse (Îles Wood (I.P.-É.) et Caribou (N.-É.))</i> Du 1^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 4 voyages aller et retour par jour; entre le 21 septembre, 6 voyages aller et retour par jour. Service de transbordeur d'autos et de passagers.</p>
560,629.00	<p><i>Québec, Natashquan et Harrington (P.Q.)</i> a) 1 voyage aller et retour chaque semaine de Montréal et Québec à Havre Saint-Pierre avec arrêts à des ports intermédiaires et se prolongeant jusqu'à Natashquan toutes les deux semaines; b) 1 voyage aller et retour, toutes les deux semaines, de Montréal et Québec jusqu'à Sept-Îles et, avec arrêts à des ports intermédiaires, jusqu'à Blanc-Sablon. Service pour passagers, courrier et marchandises pendant la saison de navigation. Départs à toutes les deux semaines.</p>
492,923.00	<p><i>Rimouski, Matane et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.)</i> a) 4 voyages par semaine de Rimouski à Sept-Îles et aux ports intermédiaires, 1 voyage se prolongeant jusqu'à Havre Saint-Pierre; b) 2 départs par semaine de Matane pour Sept-Îles et les ports intermédiaires;</p>

Appendice «K»

TABLEAU X

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

Subvention	
\$	
17,500.00	<i>Buddeck et Iona (N.-B.)</i> Deux départs par jour, sauf le dimanche, pour établir la correspondance avec le train du National-Canadien à Iona; transport des passagers, du courrier, des messageries et des marchandises.
9,600.00	<i>Campobello (N.-B.) et Lubec (Maine), E.-U.</i> Service de navette, quotidien sauf le dimanche; transbordement de passagers et d'automobiles.
58,750.00	<i>Cross Point (P.-Q.) et Campbellton (N.-B.)</i> A toutes les demi-heures, de 6h. du matin à 11h. du soir, tous les jours durant la saison de navigation; transbordement de passagers et d'automobiles.
27,500.00	<i>Dalhousie (N.-B.) et Miguasha (P.-Q.)</i> A toutes les heures, de 7h. du matin à 10h. du soir, durant la saison de navigation; transbordement de passagers et d'automobiles.
300,000.00	<i>Pointe-au-Père et Bate-Combeau (P.-Q.)</i> Subvention à l'établissement de \$1,500,000 dont le paiement sera réparti, sur une période de cinq années, à compter de janvier 1962, en versements de \$300,000.
95,000.00	<i>Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.)</i> En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En été: 2 voyages par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean En hiver: 4 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En hiver: 1 voyage par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean Services passagers et marchandises.
30,000.00	<i>Halifax, Canso, Guysborough et l'île Madame (N.-B.)</i> Voyages hebdomadaires avec arrêts à des ports intermédiaires, marchandises seulement.
33,000.00	<i>Ille aux Coudres et Les Éboulements (P.-Q.)</i> Sept voyages par jour sur semaine et 5 le dimanche, en été. La fréquence des voyages est moindre en hiver. Transbordement d'autos et de passagers.
5,000.00	<i>Ille aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (Été)</i> Tous les jours sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre. Service pour passagers, courrier et marchandises.
1,700.00	<i>Ille aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (Hiver)</i> 3 voyages par semaine, du 15 novembre au 30 avril. Passagers et marchandises.
30,000.00	<i>Ille de la Madeleine (P.-Q.), Chéticamp et Halifax (N.-B.)</i> 1 voyage aller et retour toutes les semaines en été. Un voyage aller et retour à tous les 10 jours au printemps et à l'automne jusqu'à la clôture de la saison de navigation. Service-marchandises.
52,400.00	<i>Mulgave et Canso (N.-B.)</i> Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.
31,250.00	<i>Mulgave, Quénasport et l'île Madame (N.-B.)</i> Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.

la contribution réelle du propriétaire du navire au coût de construction de ce navire.

12. Lorsqu'une subvention a été versée en vertu du présent règlement à l'égard d'un navire dont il est subseqüemment disposé, l'article 4 de la Loi aidant à la construction de navires au Canada ne s'applique pas au produit de cette aliénation.

13. Le versement d'une subvention par la Commission à un constructeur de navires en vertu du présent règlement à l'égard du coût de construction d'un navire construit par un constructeur de navires pour le compte d'un propriétaire de navire sera censé, à toutes fins se rapportant à l'entreprise exercée par le constructeur de navires, être un versement effectué au constructeur de navires par le propriétaire du navire relativement au coût de construction du navire.

Accord

9. (1) Tout accord fera mention de la proportion de matériaux et d'équipement canadiens devant entrer dans la construction du navire.

- (2) Tout accord prévoira, entre autres choses,
- (a) la protection appropriée des intérêts de Sa Majesté du chef du Canada à l'égard des sommes réellement versées sous forme de subvention;
- (b) le versement d'une aide pécuniaire à l'égard du coût en capital, sous forme d'une somme globale lors de l'immatriculation du navire ou de sommes à diverses étapes de la construction, jusqu'à concurrence de quatre-vingt pour cent de cette aide, conformément aux termes du contrat passé entre le constructeur de navires et le propriétaire du navire ou autrement à la discrétion de la Commission;
- (c) que le propriétaire du navire devra s'engager à garder le navire au registre canadien durant une période de cinq ans et à ne pas vendre ni céder le navire durant cette période sans le consentement de la Commission après approbation du Conseil du Trésor, et que la Commission pourra refuser de donner son consentement à moins que le propriétaire du navire ne convienne de rembourser à Sa Majesté du chef du Canada un montant égal au produit obtenu en multipliant le montant de subvention reçu par la traction de la période de cinq ans pendant laquelle le navire ne sera pas gardé au registre canadien;
- (d) dans le cas

- (i) où il a été disposé d'un navire après le 12 mai 1961,
- (ii) où l'article 4 de la Loi aidant à la construction de navires au Canada s'applique au produit de cette disposition, et
- (iii) où le produit de cette disposition est utilisé pour acheter un navire à l'égard duquel une subvention sera versée en vertu du présent règlement,
- qu'il sera déduit de la subvention le montant de l'impôt sur le revenu qu'il y aurait eu lieu de payer à l'égard de ce produit si l'article 4 de la Loi aidant à la construction de navires au Canada n'eût pas été appliqué à ce produit;
- (e) la désaffectation permanente des opérations de pêche d'un chalutier usagé, dans le cas d'un chalutier en acier;
- (f) que le propriétaire du navire et le constructeur de navires tiendront des relevés précis et détaillés du coût du navire et que tous les comptes et relevés seront mis à la disposition de la Commission qui pourra en confier la vérification et l'examen à tout agent de Sa Majesté du chef du Canada en tout temps durant la construction et pendant une période de deux ans après le versement de la subvention; et
- (g) toutes autres questions que la Commission pourra juger appropriées.
- (3) L'alinéa (2) ne s'applique pas à l'égard du produit obtenu d'un acheteur en vertu d'un contrat de vente-location, pour la construction d'un navire, passé avant le 12 mai 1961.

Versements

10. Les versements prévus dans tout accord seront effectués par la Commission au constructeur de navires conformément aux dispositions de l'accord.
11. La Commission, dans la détermination du coût en capital d'un navire en vertu de la Loi aidant à la construction de navires au Canada, se basera sur

Application

3. Le présent règlement s'applique aux subventions, pour la construction de navires de commerce et de bateaux de pêche, versées sur les crédits votés à l'occasion par le Parlement à cette fin.

Subvention

4. (1) Une subvention à l'égard de la construction au Canada de tout navire admissible peut être accordée en conformité du présent règlement par le versement d'une somme ne dépassant pas

a) quarante pour cent des frais approuvés pour l'exécution de travaux en vertu d'un contrat passé entre le 12 mai 1961 et le 31 mars 1963; ni trente-cinq pour cent des frais approuvés pour l'exécution de travaux en vertu d'un contrat passé après le 31 mars 1963.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), une subvention à l'égard de la construction d'un chalutier en acier à utiliser dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Québec, peut être accordée en conformité du présent règlement par le versement d'une somme ne dépassant pas cinquante pour cent des frais approuvés pour l'exécution de travaux en vertu d'un contrat passé après le 12 mai 1961.

(3) Il ne sera effectué aucun versement en vertu du paragraphe (2) à l'égard de la construction d'un chalutier en acier à moins qu'un chalutier en acier ou en bois n'ait, en conformité des dispositions approuvées par la Commission, été désaffecté en permanence des opérations de pêche.

5. La Commission est chargée de l'administration du régime de subventions en conformité du présent règlement et de toutes instructions supplémentaires que pourra donner le Ministre.

6. (1) Tout propriétaire de navire et tout constructeur de navires qui ont l'intention de construire un navire de commerce ou un chalutier en acier peuvent présenter conjointement à la Commission une demande de subvention à l'égard de cette construction, en conformité du présent règlement.

(2) Toute demande de subvention à l'égard d'un navire qui était en cours de construction le 12 mai 1961 devra être présentée le 31 mars 1962 au plus tard. 7. Le Ministre peut prescrire la forme dans laquelle seront présentées les demandes de subvention en vertu du présent règlement, ainsi que la manière dont elles le seront, et déterminer les documents qui devront accompagner ces demandes.

(1) La Commission étudiera la demande et fera l'enquête qu'elle jugera nécessaire pour établir et déterminer que le propriétaire de navire et le constructeur de navires sont solvables, que le projet est admissible et que le prix estimatif de la construction projetée et la quantité ou la proportion de matériaux et d'équipement canadiens répondent aux conditions prescrites par le Ministre.

(2) Tout navire dont la construction est projetée devra inclure la quantité de matériaux et d'équipement canadiens que le Ministre jugera pratique après étude du prix et de la disponibilité de ces matériaux et de cet équipement.

(3) Après étude d'une demande, la Commission convoquera une réunion du Comité au cours de laquelle celui-ci fera au Ministre, par l'intermédiaire de la Commission, toute recommandation qu'il jugera appropriée. 8. Avec l'approbation du Conseil du Trésor, la Commission passera avec le propriétaire du navire et le constructeur de navires un accord fixant les termes et conditions de versement de la subvention.

Appendice «J»

LOI DES SUBSIDES N° 4, 1961

Règlement sur l'aide à la construction des navires

C.P. 1961-1290

Le 8 septembre 1961.

Sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu de la Loi des subsides n° 4, 1961 (crédit n° 592 du Budget supplémentaire pour l'année financière se terminant le 31 mars 1962), il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'édicter par les présentes le «Règlement sur l'aide à la construction des navires», ci-annexé.

RÈGLEMENT SUR L'AIDE À LA CONSTRUCTION DES NAVIRES

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre: Règlement sur l'aide à la construction des navires.

2. Dans le présent règlement, l'expression

- a) «accord» désigne un accord entre Sa Majesté, représentée par la Commission, et un propriétaire de navire et un constructeur de navires, intervenu en conformité du présent règlement;
- b) «frais approuvés» désigne des frais approuvés par le Ministre;
- c) «Commission» désigne la Commission maritime canadienne;
- d) «Comité» désigne un comité interministériel composé de représentants du ministre des Finances, du ministre de la Production de défense et, dans le cas d'aide à la construction de bateaux de pêche, du ministre des Pêcheries;
- e) «contrat» désigne un contrat entre un propriétaire de navire et un constructeur de navires relativement à la construction d'un navire de commerce ou d'un chaliutier en acier;
- f) «navire admissible» désigne un navire qui est destiné à être utilisé dans une entreprise commerciale et qui est
 - (i) soit un navire automoteur d'une jauge brute de 100 tonneaux ou plus,
 - (ii) soit un remorqueur d'une jauge brute de 50 tonneaux ou plus,
 - (iii) soit un navire non automoteur d'une jauge brute de 200 tonneaux ou plus;
- g) «chaliutier» désigne un bateau de pêche ayant une coque en acier d'au moins soixante-quinze pieds de longueur et qui emploie un chaliut à plateaux ou un dispositif semblable;
- h) «Ministre» désigne le ministre des Transports;
- i) «constructeur de navires» désigne un citoyen canadien, ou une société constituée en vertu des lois du Canada, ou de toute province du Canada, qui s'occupe au Canada de construction navale;
- j) «propriétaire de navire» désigne un citoyen canadien, une société constituée en vertu des lois du Canada ou d'une province, ou Sa Majesté du chef d'une province quelconque;
- k) «subvention» désigne une subvention à verser en vertu du présent règlement.

DÉTERMINATIONS DE COÛT EN CAPITAL CONCERNANT LES DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉVUES PAR L'ARTICLE 3 DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS									
	Navires de charge		Dragues, péniches et chandals		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Total des déterminations		DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET MODIFICATIONS IMPORTANTES	
	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$	Nom-bre	Valeur \$
1950/51.....	1	3, 136, 716.19	2	153, 729.23	1	57, 865.54	4	3, 348, 310.96	17	1, 468, 496.33
1951/52.....	6	9, 127, 824.52	6	251, 115.88	11	1, 177, 791.17	23	10, 556, 731.57	16	1, 113, 820.56
1952/53.....	14	26, 541, 152.70	10	507, 509.79	12	1, 060, 349.26	36	28, 109, 011.75	21	4, 387, 848.89
1953/54.....	8	18, 841, 346.88	19	987, 490.10	41	1, 026, 306.06	68	20, 855, 143.04	17	3, 213, 387.25
1954/55.....	9	14, 516, 710.26	21	2, 007, 693.09	19	1, 192, 126.38	49	17, 716, 529.73	19	4, 053, 255.33
1955/56.....	9	2, 795, 475.19	37	3, 532, 817.18	16	1, 310, 892.58	62	7, 639, 184.95	10	2, 390, 890.59
1956/57.....	15	12, 344, 718.98	54	4, 424, 785.07	26	1, 249, 511.89	95	18, 019, 015.94	15	2, 158, 084.16
1957/58.....	8	8, 207, 693.36	35	5, 581, 527.51	29	1, 726, 183.70	72	15, 515, 404.57	9	1, 233, 670.72
1958/59.....	12	20, 766, 881.43	36	3, 496, 436.58	27	3, 014, 925.20	75	27, 278, 243.21	38	2, 749, 217.13
1959/60.....	10	27, 370, 998.60	31	3, 008, 347.80	42	1, 956, 792.52	83	32, 336, 138.92	43	8, 744, 563.91
1960/61.....	16	59, 085, 826.34	52	6, 300, 734.15	50	2, 493, 419.08	118	67, 879, 979.57	35	4, 783, 362.52
1961/62.....	10	22, 762, 253.00	23	2, 340, 673.00	20	1, 372, 343.00	53	26, 475, 269.00	23	2, 494, 689.00

NOTA: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1962—Fin

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Cape Freels (30)</i>	Patrouilleur de 179'.....	Puiss. au frein 2,560 ch. Diesel-électrique 2 hélices	860 dépl.	Ministère des Pêcheries
FERGUSON INDUSTRIES LTD. 144.....	Drague suceuse à tuyau de 8''	Aucun.....	100	Ministère des Travaux publics
145.....	Navire de recherches et de sauvetage de 95'3''	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	150	Ministère des Transports
LUNENBURG FOUNDRY & ENGINEERING LTD. —	Bateau de travaux de 30'	Puiss. de 86 ch. Diesel.....	—	Conseil des ports nationaux

279.....	Baliseur de 179'6".....	Puiss. sur l'arbre 2,000 ch. Diesel-électrique 2 hélices	890	Ministère des Transports
280.....	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice	17,600	Canadian General Electric
281.....	Navire de dépôt 251'6"...	Puiss. sur l'arbre 2,000 ch. Diesel 2 hélices	1,750	Ministère des Transports
278.....	Grue flottante de 198'....	Puiss. au frein 1,640 ch. Diesel	2,050	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
282.....	Transbordeur d'autos et de passagers de 201'2" .	Puiss. au frein 1,440 ch. Diesel	830	Cité de Trois-Rivières
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Hudson Transport (629).....</i>				
	Pétrolier de 355'6".....	Puiss. au frein 3,200 ch. Diesel 2 hélices	4,100	Hall Corporation of Canada
	Navire de transport de bois à pâte de 301'9" .	Puiss. au frein 2,880 ch. Diesel 2 hélices	3,000	Anticosti Shipping Co. Ltd.
631 et 632.....	2 Remorqueurs de port de 98'	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	200 (chacun)	A. D. Ross & Co. Ltd.
633 et 634.....	2 Remorqueurs de port de 98'	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	200 (chacun)	Foundation of Canada Engineer Corporation Ltd.
635 et 636.....	2 Remorqueurs de port de 98'	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	200 (chacun)	Foundation Maritime Ltd.
637.....	Remorqueur côtier de 115'	Puiss. au frein 1,600 ch. Diesel 2 hélices	300 (chacun)	Foundation Maritime Ltd.
638.....	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice	17,350	Hall Corporation of Canada
639.....	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
640.....	Navire de recherches et de sauvetage de 95'3"	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	150	Ministère des Transports
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. 76.....				
	Remorqueur en acier,	Puiss. au frein 1,400 ch. Diesel 2 hélices	250	Conseil des ports nationaux
78.....	Navire de charge de 150'.	Puiss. au frein 700 ch.....	600	Polaris Shipping Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Hudson (1046).....</i>				
	Navire hydrographique de 293'6"	Puiss. au frein 8,400 ch. Diesel-électrique 2 hélices	4,000	Ministère des Mines et des Relevés techniques
<i>Hamiltonian (1047).....</i>	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,900 ch. Turbine	17,350	Canadian General Electric
1048.....	Navire de transport en vrac de 730'	—	17,350	Calvert Distillers Ltd.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1962—Suite

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD.—Fin				
<i>Laurentic (174)</i>	Navire de charge de 291'.	Puiss. au frein 2,000 ch. Diesel 2 hélices	2,500	Canada Steamship Lines Ltd.
175.....	Transbordeur de charge et de passagers de 188'	Puiss. au frein 1,200 ch. Diesel 2 hélices	1,100	Ministère des Transports
176.....	Pétrolier de 354'6".....	Puiss. au frein 3,200 ch. Diesel 2 hélices	3,900	Canadian Oil Companies Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD.				
1194.....	Drague suceuse de 50'.....	Aucun.....	29	Ministère des Travaux publics
1200.....	Baliseur de 148'.....	Puiss. sur l'arbre 1,100 ch. Diesel 2 hélices	400	Ministère des Transports
<i>Rupert River (1201)</i>	Remorqueur de 58'.....	Puiss. de 400 ch. Diesel.....	54	Hudson's Bay Company
<i>HBC 150 (1202)</i>	Chaland d'acier de 85'.....	Aucun.....	281	Hudson's Bay Company
<i>Federal Beaver (1205)</i>	Remorqueur de 95'.....	Puiss. de 1,600 ch. Diesel 2 hélices	150	Federal Terminals Ltd.
1206.....	Remorqueur de 80'.....	Puiss. de 900 ch. Diesel.....	80	C. A. Pitts General Contractors
1208.....	Chaloupe de 52'.....	Puiss. de 600 ch. Diesel.....	25	El Paso Natural Gas Ltd.
1209.....	Remorqueur de 65'.....	Puiss. de 500 ch. Diesel.....	55	Bowater Pulp & Paper Co. Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD.				
<i>Sir John Crosbie (30)</i>	Navire de transport en vrac de 253'	Puiss. au frein 2,300 ch. Diesel	1,800	Crosbie & Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD.				
90.....	Ketch auxiliaire de 85'....	—	—	John P. Labatt
91 et 92.....	2 Péniches à bascule.....	Aucun.....	510	C. A. Pitts General Contractors
93.....	Navire de recherches et de sauvetage de 95'3".....	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	145	Ministère des Transports
CANADIAN VICKERS LTD.				
<i>Montcalais (278)</i>	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine 1 hélice	17,647	Papachristidis Co. Ltd.

TABLEAU VIII
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1962
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Puissance brute estimative	Propriétaire
YARROWS LIMITED <i>229 et 230.....</i>	2 chalands à calcaire auto-déchargeurs de 350 pi	Aucun.....	5,600 (chacun)	McAllister Towing Co. Ltd.
<i>V.T. n°s 150 et 151.....</i>	2 chalands en acier de 235 pi.	Aucun.....	1,585 (chacun)	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
—	3 chalands en acier de 160 pi.	Aucun.....	668 (chacun)	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>G. B. Reed.....</i>	Navire de recherches sur les pêcheries de 177 pi.	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel	—	Ministère des Pêcheries
—	Navire de recherches et de sauvetage de 95 pi. 3 po.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	150	Ministère des Transports
VICTORIA MACHINERY DEPOT Co. LTD. <i>99 et 100.....</i>	2 transbordeurs d'autos et de passagers	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel	3,500 (chacun)	B.C. Toll Highways & Bridges Authority
—	Bateau patrouilleur des pêcheries de 95 pi. 3 po.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	150	Ministère des Pêcheries
BURRARD DRY DOCK Co. LTD. <i>315-318.....</i>	4 péniches en acier de 120 pi.	Aucun.....	545 (chacun)	Gulf of Georgia Towing Co. Ltd.
<i>314.....</i>	Navire de charge et à passagers de 329 pi.	Puiss. au frein 4,200 ch. Diesel 1 hélice	3,700	Northland Shipping Co. Ltd.
COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>172.....</i>	Navire de transport en vrac de 730'	Puiss. sur l'arbre 9,900 ch. Turbine 1 hélice	17,000	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Mondoc (173).....</i>	Navire de charge de 291'.	Puiss. au frein 2,000 ch. Diesel 2 hélices	2,500	Canada Steamship Lines Ltd.

TABEAU VII
VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
PAR DES CHANTIERS CANADIENS, 1957-1961

Région de construction	1957	1958	1959	1960	1961
LITTORAL DU PACIFIQUE					
Construction navale.....	\$ 53,837,870	\$ 2,030,940	\$ 69,957,000	\$ 7,419,535	\$ 5,238,675
Réparations et conversions.....	11,098,523	5,310,980	5,956,737	5,331,304	5,592,877
	64,936,393	7,341,920	75,913,737	12,750,839	10,831,552
GRANDS LACS					
Construction navale.....	12,461,820	17,031,200	17,854,695	16,193,500	10,982,900
Réparations et conversions.....	3,917,132	8,976,266	3,897,168	5,542,460	4,277,869
	16,378,952	26,007,466	21,751,863	21,735,960	15,260,769
SAINT-LAURENT					
Construction navale.....	14,545,600	64,919,000	41,908,980	34,268,000	25,171,790
Réparations et conversions.....	9,373,341	8,688,980	12,702,543	11,175,032	12,756,709
	23,918,941	73,607,980	54,611,523	45,443,032	37,928,499
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE					
Construction navale.....	28,713,900	3,668,000	23,053,570	4,198,500	2,561,300
Réparations et conversions.....	8,741,738	9,030,359	7,674,935	8,235,164	7,893,939
	37,455,638	12,698,359	30,728,505	12,433,664	10,455,239
Résumé					
Construction navale.....	109,559,190	87,649,140	152,774,245	62,079,535	43,955,665
Réparations et conversions.....	33,130,734	32,006,585	30,231,383	30,283,957	30,521,394
	142,689,924	119,655,725	183,005,628	92,363,492	74,477,059

FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Canada Pilot n° 10</i>	Bateau-pilote.....	Puiss. au frein 700 ch. Diesel 2 hélices Puis. sur l'arbre 228 ch. Diesel 1 hélice	67 123	Ministère des Transports Marine royale canadienne
YMT 11.....	Navire de plongée de di- mensions normales			

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1961—Fin

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Bateau-Piote n° 9</i>	Bateau-piote.....	Puiss. au frein 350 ch. Diesel	66	Ministère des Transports
<i>Churchill 61</i>	Peniche à bascule.....	Aucun.....	310	Conseil des ports nationaux
CANADIAN VICKERS LTD. <i>J. N. McWaters</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine à vapeur	17,591	Scott Misener Steamships Ltd.
<i>Federal Maple</i>	Navire de charge et à pas- sagers	Puiss. au frein 3,400 ch. Diesel 2 hélices	3,171	West Indies Shipping Corporation
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>J. Edouard Simard</i>	Pétrolier.....	Puiss. au frein 4,000 ch. Diesel	5,104	Marine Industries Ltd.
<i>Bienvenue</i>	Chalutier.....	Puiss. au frein 310 ch. Diesel	122	Antoine Dupuis
DAVE SHIPBUILDING LTD. <i>Whitfish Bay</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine à vapeur	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Canada</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. au frein 5,332 ch. Diesel 1 hélice	10,061	Canada Steamship Lines Ltd.
GEO. T. DAVE & SONS LTD. <i>YBZ 60</i>	Chaland affecté au net- toyage des citernes	Aucun.....	525	Marine royale canadienne
<i>Cogue n° 77</i>	Avant de navire de trans- port en vrac	Aucun.....	5,250	Papachristidis Co. Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Petite Forte</i>	Navire de charge et à pas- sagers	Puiss. au frein 2,200 ch. Diesel 2 hélices	1,036	Ministère des Transports
<i>Keligious</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 900 ch. Diesel 2 hélices	236	Ministère des Travaux publics

TABLEAU VI
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1961

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LTD. <i>Haida Carrier</i>	Chaland à billes autochar- geur	Aucun.....	3,715	MacMillan, Bloedel and Powell River Ltd.
V.T. n ^{os} 105-112.....	8 chalands en acier.....	Aucun.....	668 ch.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
V.T. n ^{os} 114-116.....	3 chalands en acier.....	Aucun.....	668 ch.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>Sr. Mado</i>	Chaland à gravier auto- chargeur	Aucun.....	897	Deeks-McBride Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. <i>Fort Langley</i>	Drague suceuse à clapets.	Puiss. au frein 3,600 ch. Diesel élect.	1,788	Ministère des Travaux publics
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Fort Chambly</i>	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices	5,852	Steel Company of Canada Ltd.
<i>French River</i>	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 1,850 ch. Diesel	6,637	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>English River</i>	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 1,850 ch. Diesel	6,639	Canadian General Electric Co. Ltd.
RUSSELL BROTHERS LTD. <i>Expanse</i>	Remorqueur.....	Puiss. sur l'arbre 290 ch. Diesel	37	Canadian International Paper Co. Ltd.
<i>Coque n^o 1199</i>	Transbordeur.....	Puiss. sur l'arbre 142 ch. Diesel	39	Ministère des Transports
PORT WELTER DRY DOCKS LTD. <i>Federal Palm</i>	Navire de charge et à passagers	Puiss. au frein 3,400 ch. Diesel 2 hélices	3,196	West Indies Shipping Corporation

SERVICES DE LIGNE EXPLOITÉS À PARTIR DU CANADA EN 1961—Fin

Parcours	Nombre et nationalité des lignes	Moyenne mensuelle des départs
Ports du Pacifique—Côte occidentale de l'Amérique du Sud.....	1 américaine	4
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Australie et Nouvelle-Zélande.....	1 colombien 1 équatorienne	4
Ports des Grands lacs—Australie.....	1 suédois	1
Ports du Pacifique—Australie et Nouvelle-Zélande.....	1 allemande 1 américaine 1 britannique ⁶ 1 canadienne ¹	6
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Extrême-Orient.....	2 américaines 1 danois	5
Ports des Grands lacs—Extrême-Orient.....	2 japonaises	1
Ports du Pacifique—Extrême-Orient.....	3 américaines ⁶ 2 norvégiennes 1 philippine 1 philippo-norvégienne	19
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Moyen-Orient.....	1 américaine ⁷	1
Ports des Grands lacs—Moyen-Orient.....	1 hollandaise	2
Ports du Pacifique—Iles du Pacifique.....	1 américaine ⁸ 1 norvégienne 1 néo-zélandaise ⁸	2
Ports du Pacifique—Côte américaine du Pacifique.....	1 américaine 4 japonaises	5
Tour du monde à partir des ports de l'Atlantique, vers l'est.....	1 américaine	1
Tour du monde à partir des ports du Pacifique, vers l'est.....	1 américaine 1 yougoslave	1

1 Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens pour assurer ou accroître leur service-marchandises.
2 Et via le détroit de Magellan jusqu'à la côte orientale de l'Amérique du Sud.
3 Une ligne avec escale en route aux îles Hawaii.
4 Jusqu'en Extrême-Orient.
5 Il ne s'agit pas d'un nouveau service mais dans les rapports antérieurs il était indiqué comme assurant exclusivement le service Australie et Nouvelle-Zélande.

SERVICES DE LIGNE EXPLOITÉS À PARTIR DU CANADA EN 1961—Suite

Parcours	Nombre et nationalité des lignes	Moyenne mensuelle des départs
Ports des Grands lacs—Méditerranée.....	2 américaines 1 hollandaise 1 britannique 1 égyptienne 1 iranais 1 grecque ² 1 israélienne 1 italo-canadienne ¹ 1 yougoslave	16
Ports du Pacifique—Méditerranée.....	1 israélienne 3 italiennes	4
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Caribbes.....	1 canadienne ¹ 1 hollandaise 1 jamaïcain ¹ 1 équatorienne 1 canadienne ¹	15
Ports des Grands lacs—Caribbes.....	1 allemande 1 canadienne ¹	3
Ports du Pacifique—Caribbes.....	2 américaines 1 colombo-équatorienne 1 italienne 2 japonais 1 vénézuélienne	9
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Afrique occidentale, méridionale et orientale.....	1 américaine 1 britannique 1 ghanéo-américaine	5
Ports du Pacifique—Afrique méridionale et orientale.....	1 hollandais-norvégien ¹	1
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Inde et golfe Persique.....	1 britannique	1
Ports du Pacifique—Inde et golfe Persique.....	1 américaine 1 hollandais-norvégien	3
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte orientale de l'Amérique du Sud.....	1 allemande 1 américaine 1 suédoise	5
Ports des Grands lacs—Côte orientale de l'Amérique du Sud.....	1 américaine	1
Ports du Pacifique—Côte orientale de l'Amérique du Sud.....	1 américaine 1 japonaise	2
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte orientale de l'Amérique centrale.....	1 guatémaltèque	1
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique—Côte occidentale de l'Amérique du Sud.....	1 américaine 1 colombo-équatorienne	2

¹ Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens pour assurer ou accroître leur service-marchandises.
² Jusqu'en Inde et au golfe Persique.
³ Jusqu'en Amérique centrale.
⁴ Jusqu'à la Méditerranée.

Appendice «L»

TABLEAU V
SERVICES DE LIGNE EXPLOITÉS À PARTIR DU CANADA EN 1961

Parcours	Nombre et nationalité des lignes	Moyenne mensuelle des départs
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Royaume-Uni et Eire.....	10 britanniques 1 canadienne ¹ 1 danoise 1 grecque 1 hollandaise	1 hollandais 1 irlandais 1 norvégien 1 italien 1 polonais 1 suédoise
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Nord et nord-ouest de l'Europe.....	5 allemandes 2 britanniques 1 canadienne ¹ 1 danoise 1 grecque 1 hollandaise	1 hollandais 1 norvégien 1 italien 1 norvégien 1 polonais 3 suédoises
Ports des Grands lacs—Royaume-Uni et Eire.....	8 britanniques 1 finlandais 1 hollandais 1 norvégien	1 irlandais 1 suédoise
Ports des Grands lacs—Nord et nord-ouest de l'Europe.....	4 allemandes 1 britannique 1 finlandaise	1 franco-suédoise 1 hollandais 1 norvégien 1 inconnue 1 norvégien 2 suédoises
Ports du Pacifique—Royaume-Uni et nord et nord-ouest de l'Europe.....	1 allemande 1 anglo-hollandaise 2 britanniques ¹ 2 canadiennes ¹ 1 danoise	1 finlandais 1 allemande 1 française 1 japonaise 2 norvégiennes 1 suédoise
Ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique— Méditerranée.....	1 britannique 1 française 1 israélienne 1 italo-canadienne ¹	2

¹ Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens pour assurer ou accroître leur service-marchandises.

TABLEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OCÉANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT
(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Total des exportations et des importations—cargaisons solides—(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	16,327	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083
Pourcentage transporté:														
Sous pavillon canadien.....	20.2	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	0.2	0.03	0.2
Sous pavillon du Royaume-Uni.....	45.2	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3
Sous pavillon norvégien.....	3.4	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6
Sous pavillon panaméen.....	—	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2
Sous pavillon américain.....	19.9	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4
Sous pavillon néerlandais.....	—	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9
Sous pavillon grec.....	—	1.6	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2
Sous pavillon suédois.....	1.8	2.9	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8
Sous pavillon allemand.....	—	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5
Sous pavillon japonais.....	—	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4
Sous pavillon libérien.....	—	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4
Sous pavillon italien.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4
Sous d'autres pavillons.....	9.5	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.—Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui des «autres pavillons», pour l'année en cause.

TABEAU III

Au 31 mars 1962

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Navires automoteurs de 200 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux, des remorqueurs, des transbordeurs ne prenant pas la mer, des baleiniers et des bateaux de pêche)

RÉPARTITION D'APRÈS LA JAUGE ET L'ANNÉE DE CONSTRUCTION

Année de construction	200-499 tx		500-999 tx		1,000-1,999 tx		2,000-4,999 tx		5,000-9,999 tx		10,000 tx ou plus		Totaux	
	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute
1961-.....	—	—	—	—	1	1,036	2	5,912	4	24,232	4	63,073	11	94,253
1956-1960.....	7	2,001	8	5,798	6	7,895	14	43,047	3	25,936	8	144,835	46	229,512
1951-1955.....	2	723	1	510	—	—	12	33,003	7	49,999	14	184,328	36	268,563
1946-1950.....	8	3,326	9	5,367	6	8,175	13	36,531	4	24,328	2	25,078	42	102,805
1941-1945.....	21	6,907	13	9,265	6	8,469	13	40,855	5	35,859	3	45,799	61	147,154
1936-1940.....	10	3,177	1	888	7	10,682	3	7,193	—	—	—	—	21	21,940
1931-1935.....	4	986	2	1,524	6	10,324	1	2,174	—	—	—	—	13	15,008
1921-1930.....	6	2,077	4	3,234	37	67,584	31	78,275	7	53,353	1	10,480	86	215,003
1911-1920.....	8	2,776	8	5,766	7	9,730	8	18,800	4	28,993	—	—	35	66,065
1901-1910.....	5	2,077	—	—	5	8,127	19	74,766	9	55,432	—	—	38	140,402
1900 et avant.....	3	1,121	—	—	2	3,627	15	65,263	2	12,050	—	—	22	82,061
Totaux.....	74	25,171	46	32,352	83	135,649	131	405,819	45	310,182	32	473,593	411	1,382,766

TABLEAU II

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Au 31 mars 1962

Navires automoteurs de 200 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux, des remorqueurs, des transbordeurs ne prenant pas la mer, des baleiniers et des bateaux de pêche)

RÉPARTITION D'APRÈS LA JAUGE ET LE PAYS DE CONSTRUCTION

Pays de construction	200-499 tx		500-999 tx		1,000-1,999 tx		2,000-4,999 tx		5,000-9,999 tx		10,000 tx ou plus		Totaux	
	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute
Canada.....	53	17,203	16	10,271	23	35,574	55	154,208	31	226,399	27	397,384	205	841,039
Royaume-Uni.....	11	4,340	11	8,172	45	77,439	36	92,220	4	24,163	2	30,410	109	236,744
États-Unis.....	8	2,767	12	8,616	13	20,135	38	153,727	10	59,620	2	33,256	83	278,121
Autres pays.....	2	861	7	5,293	2	2,501	2	5,664	—	—	1	12,543	14	26,862
Totaux.....	74	25,171	46	32,352	83	135,649	131	405,819	45	310,182	32	473,593	411	1,382,766

Appendice «A»

TABEAU I

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

	31 mars 1961		31 mars 1962	
	Nom-	Jauge	Nom-	Jauge
	bre	brute	bre	brute
Navires océaniques (commerce extérieur)				
Navires de charge, construction de guerre: 10,000	6	42,999	2	14,309
Autres navires de charge.....	3	10,126	—	—
tonneaux.....				
Navires de charge et navires à passagers.....	9	53,125	2	14,309
Navires-citernes.....	8	106,530	2	44,815
	17	159,655	4	59,124
Navires côtiers				
Navires de charge et navires à passagers.....	50	154,364	55	187,260
Navires-citernes.....	10	26,122	15	61,470
	60	180,486	70	248,730
Navires des lacs				
Navires de charge et navires à passagers.....	206	891,265	180	941,357
Navires-citernes.....	38	76,466	37	76,032
	244	967,731	217	1,017,389
Résumé				
Navires de charge et navires à passagers.....	265	1,098,754	237	1,142,926
Navires-citernes.....	56	209,118	54	182,317
	321	1,307,872	291	1,325,243
NAVIRES INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI				
Maintenus au registre du R.-U.....	15	106,989	12	85,588
Transférés au registre du R.-U.....	7	47,010	7	44,168
Ravitailleurs prêts.....	5	36,381	5	36,407
	27	190,380	24	166,163

armées et des cargaisons militaires, y compris celles qui sont destinées aux troupes canadiennes en service avec les forces des Nations Unies

autre-mer.

Les marchandises transportées ont atteint un total de 25,000 tonnes dont les frais de transport se sont élevés à environ \$850,000. Sur ce total, 5,415 tonnes étaient des expéditions de l'OTAN dont les frais de transport, qui se sont élevés à environ \$175,000, ont été acquittés par les pays récipiendaires.

En raison de l'arrêt temporaire du remplacement, par roulement, des unités militaires en Europe et aussi à cause de l'usage accru du R.C.A.F. Air Transport pour le mouvement du personnel militaire, le nombre de personnes transportées par les compagnies de navigation a baissé d'environ 35 p. 100.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission conseille le ministère du Revenu national au sujet des demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière devant permettre à des navires battant pavillon étranger ou construits à l'étranger de participer temporairement à la navigation côtière du Canada. Avant de recommander qu'un permis d'exemption soit accordé à un requérant, la Commission s'assure qu'il n'existe pas de navires canadiens, remplissant les conditions posées, qui soient en mesure d'assurer le service envisagé.

La Commission

La Commission a tenu ses réunions régulières en plus de quelques réunions supplémentaires au besoin.

Elle a présenté au gouvernement des recommandations relatives à la répartition entre les chantiers canadiens des contrats de construction des navires de l'État.

Le Comité a tenu sept réunions au sujet de l'importation de navires étrangers et a présenté au ministre des Transports des recommandations à l'égard de demandes d'immatriculation au Canada.

Au total, 16 navires ont été admis et 7 ont été refusés.

Le personnel de la Commission comptait, au 31 mars 1962, 24 employés. La somme de leurs traitements annuels et des traitements versés aux membres de la Commission s'élevait à \$142,538.33.

Ottawa, le 29 juin 1962.

Le Président,

A. WATSON

Le Commissaire,

G. A. SCOTT

Le Commissaire,

J. C. RUTLEDGE.

Services provinciaux

Colombie-Britannique.....	388,000.00
Nouveau-Brunswick.....	104,600.00
Terre-Neuve.....	4,830,178.00
Nouvelle-Ecosse.....	184,900.00
Ontario.....	183,134.00
Québec.....	1,196,145.00
Total.....	\$8,014,336.00

Le total ci-dessus est la somme nette des versements après recouvrement par voie de récupération de la subvention de \$56,371 du service Wood Island (I.P.-E.)—Caribou (N.-E.) et de la subvention de \$29 du service Portugal Cove—Bell Island.

Le tableau X donne le détail des services (voir l'Appendice «K»).

Park Steamship Company Limited

L'activité de cette compagnie, qui a cessé toute exploitation depuis la vente de sa flotte en 1946-1947, ne porte que sur les réclamations d'indemnités qu'elle reçoit de temps à autre au sujet de certains marins qui ont subi des blessures au cours de leur service passé; de telles indemnités sont recouvrables en vertu de polices d'assurances détenues précédemment.

Les réclamations d'indemnités présentées durant l'année financière ont été réglées au cours de l'année.

Les rouages essentiels de la compagnie sont maintenus et l'exploitation pourrait facilement être rétablie au besoin.

La compagnie n'emploie pas de personnel salarié; ses fonctions continuent d'être assurées par le personnel de la Commission maritime canadienne.

Démagnétisation des navires marchands

La Commission coordonne l'installation et l'entretien de l'équipement de démagnétisation sur les navires canadiens. Au cours de l'année à l'étude, quatre navires de l'Etat ont été munis de l'équipement nécessaire moyennant la somme de \$16,500. En ce qui concerne les navires privés, l'équipement d'un navire a été fourni et celui de trois autres navires a été complété moyennant la somme de \$54,000. En plus, on a effectué certains travaux d'entretien, ce qui a porté le total des dépenses à environ \$71,600.

Mouvement des cargaisons militaires

La Commission coordonne le mouvement des forces armées et des cargaisons militaires vers les pays d'outre-mer et elle se tient en liaison avec le Comité interarmes des mouvements, les lignes de navigation océaniques et les pays bénéficiaires de l'OTAN. Des tarifs spéciaux furent de nouveau négociés pour le mouvement des forces

III. Généralités

Services subventionnés de navires à vapeur

La Commission maritime canadienne a continué d'administrer les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1961-1962, des subventions ont été accordées pour 33 services côtiers et d'eaux intérieures, deux services sur la côte ouest, deux sur les Grands lacs et 29 sur la côte est.

Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent et de Terre-Neuve que les chemins de fer Nationaux du Canada exploitent sur dix routes différentes. Par suite de l'ouverture, en octobre, du pont reliant Cross Point (P.Q.) et Campbellton (N.-B.) le service subventionné entre ces deux points a été discontinué.

Trois services ont été abandonnés parce que d'autres moyens de transport en ont fait disparaître la nécessité. Deux nouveaux services-merchandises ont été inaugurés, soit entre l'île du Prince-Édouard et la côte nord du fleuve Saint-Laurent et entre les ports du fleuve Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.). Une sub-vention à l'établissement a été accordée pour aider à l'inauguration d'un service de transbordement de passagers et de véhicules entre Pointe-au-Père et Baie-Combeau.

Neuf demandes de subvention ont été reçues, dont trois ont été approuvées, trois ont été rejetées et trois sont en suspens en attendant plus ample examen. Dans chaque cas, une étude approfondie du service projeté a été effectuée et des estimations financières et des relevés ont été faits au besoin.

Des relevés importants ont été effectués au sujet des services et du trafic de la *British Columbia Coastal Steamship* et au sujet du trafic de la péninsule de Gaspé.

Les inspecteurs de la Commission ont fait l'étude de tous les services et ont effectué des relevés afin de s'assurer de la nécessité des services existants.

La répartition des subventions versées en 1961, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

Services interprovinciaux

Québec—Île du Prince-Édouard—Nouvelle-Écosse.....	\$ 298,000.00
Nouvelle-Écosse—Île du Prince-Édouard.....	560,629.00
Nouvelle-Écosse—Nouveau-Brunswick.....	38,000.00
Nouveau-Brunswick—Québec.....	86,250.00
Île du Prince-Édouard—Québec.....	42,500.00
Île du Prince-Édouard—Terre-Neuve.....	72,000.00
Québec—Nouvelle-Écosse.....	30,000.00

Le texte du Règlement sur l'aide à la construction des navires, approuvé par le décret C.P. 1961-1290 du 8 septembre 1961, est reproduit à l'Appendice «J». L'application du Règlement sur l'aide à la construction des navires relève de la Commission maritime canadienne.

Le coût estimatif en capital de tous les navires dont la construction était en préparation ou en cours s'élevait à \$254,869,000 au 31 mars 1962. Cette somme représente les commandes de sept navires de guerre, dix-huit autres navires destinés à l'Etat et quarante-cinq navires de commerce. Les caractéristiques des navires de l'Etat et de commerce sont données dans le tableau VIII (voir l'Appendice «H»).

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau IX (voir l'Appendice «I») fait voir la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime pour chaque année financière depuis 1950 en vertu de l'article 3 de la Loi, qui prévoit une dépréciation accélérée pour la construction de nouveaux navires ainsi que pour la transformation et les modifications importantes de navires existants. Au total, 74 projets ont été menés à terme.

L'article 4 de la Loi prévoit que dans certains cas, lorsque des sommes provenant de la vente de navires sont affectées à des remplacements satisfaisants dans des chantiers canadiens, la Commission maritime canadienne peut délivrer des certificats permettant l'exportation de la reprise de la dépréciation.

Au cours de la dernière année, 29 certificats ont été délivrés à 26 demandeurs et la somme totale du produit des ventes s'est élevée à \$4,449,781.

Depuis la mise en vigueur de la Loi jusqu'au 31 mars 1962, 249 certificats ont été délivrés représentant une somme totale de \$82,624,615.

Aide à la construction des navires

Le 12 mai 1961, l'honorable Léon Balcer, ministre des Transports, annonçait à la Chambre des communes que le gouvernement avait décidé d'accorder des subventions pour venir en aide à la construction, dans les chantiers canadiens, de navires devant être immatriculés au Canada et affectés au commerce étranger et intérieur ainsi qu'à l'industrie de la pêche.

Cette ligne de conduite a pour but de permettre aux propriétaires de navires canadiens d'obtenir, des chantiers canadiens, de nouveaux navires à des prix comparables à ceux qui ont cours à l'étranger.

A la fin de l'année financière, 31 demandes, représentant une valeur de \$18,856,528 en frais de construction, avaient été approuvées aux fins de subventions. Ces subventions sont accordées à 19 compagnies différentes, propriétaires de navires, et intéressent 11 chantiers. Des paiements en acompte au montant de \$2,025,261.36 ont été versés à l'égard des navires en question. A la fin de l'année, 86 demandes étaient encore en suspens à différents stades de l'étude dont elles sont l'objet.

Nombre de chantiers ayant fait rapport	Année	Côte du Pacifique	Grands lacs	Saint-Laurent	Côte de l'Atlantique	Total
16	1948	2,949	2,308	8,045	1,976	15,278
16	1949	1,496	2,168	4,230	1,937	9,831
16	1950	1,100	2,202	3,892	1,336	8,530
17	1951	2,080	2,803	5,237	1,913	12,033
19	1952	2,595	3,591	8,992	2,909	17,187
20	1953	2,547	3,082	10,490	3,511	19,630
19	1954	2,535	1,994	7,407	3,544	15,500
17	1955	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
17	1956	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
16	1957	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
16	1958	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
16	1959	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
16	1960	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
16	1961	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228

Dans les chantiers de moindre importance, l'emploi a aussi beaucoup augmenté grâce aux travaux considérables qu'à entraînés le nouveau Règlement sur l'aide à la construction des navires. Au 31 mars 1962, ces chantiers avaient entrepris des travaux pour une valeur de \$4,860,000, comprenant des contrats pour la construction d'une grande variété de navires, navires de charge côtiers d'une longueur de 150 pieds, remorqueurs et chalands, ainsi que trois chalutiers d'acier d'un genre jamais construit au Canada auparavant.

Perspectives

Dans son rapport de l'année dernière, la Commission exprimait l'avis que les commandes commerciales devraient enregistrer une augmentation au cours des douze mois suivants. Au 31 mars 1962, trois fois plus de navires marchands avaient été commandés, dans les chantiers les plus importants seulement, comparativement à la même date de l'année précédente. L'aide à la construction des navires accordée par le gouvernement a fait grandement augmenter l'emploi dans la construction des navires, en particulier dans les très nombreux petits chantiers qui existent dans les Maritimes, le Québec, l'Ontario et sur la Côte ouest. Tous ces chantiers ont maintenant des contrats et assurent de l'emploi dans des régions où la construction des navires constitue l'industrie principale. Non seulement la valeur totale des navires commandés est-elle supérieure à ce qu'elle a été au cours des quelques dernières années, mais les commandes de navires marchands constituent aussi une plus grande proportion des navires commandés. Le tableau suivant donne la valeur estimative des navires de chaque catégorie dont la construction était en préparation ou en cours dans les quatre régions de construction navale au 31 mars 1962.

Navires de guerre	Autres navires de l'Etat	Navires de commerce	Total
\$ 40,000,000	\$ 4,216,440	\$ 13,331,080	\$ 57,547,520
Grands lacs	3,475,260	15,166,760	18,642,020
Saint-Laurent	87,000,000	36,142,560	131,771,760
Côte de l'Atlantique	25,000,000	14,000,000	46,907,700
\$152,000,000	\$ 24,028,600	\$ 78,640,000	\$ 254,869,000

des liquides différents dans chacun des vingt et un réservoirs du navire ou de les en retirer. Ce navire est muni d'un moteur diesel d'une puissance de 4,000 chevaux qui lui assure une vitesse de 13½ nœuds.

Réparation de navires

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, réarmé ou mis en cale sèche 2,281 navires de commerce et 68 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1961 s'est établie à \$30,521,394, répartie entre les quatre régions de construction, ainsi que le laisse voir le tableau ci-dessous. Par rapport à l'année 1960, ce chiffre représente une hausse de \$237,337.

Navires de guerre	Navires de commerce	Valeur en dollars
68	2,281	\$ 30,521,394
54	682	7,893,939
5	816	12,756,709
—	146	4,277,869
9	637	\$ 5,592,877
Côte du Pacifique.....		
Grands lacs.....		
Saint-Laurent.....		
Côte de l'Atlantique.....		

Pour comparaison, on trouvera au tableau VII (voir l'Appendice «C») la valeur des navires livrés par les chantiers canadiens de 1959 à 1961 ainsi que la valeur des réparations et transformations effectuées par ces mêmes chantiers durant la même période.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans les chantiers de l'Association a été de 10,228, soit une augmentation d'environ 4 p. 100 comparativement au chiffre de 1960. Comme l'indique le tableau ci-après, les régions des Grands lacs et du Saint-Laurent ont accusé une baisse du niveau de l'emploi mais cette baisse a été plus que compensée par les augmentations survenues dans les régions de la côte du Pacifique et de la côte de l'Atlantique. Le niveau général de l'emploi était considérablement plus élevé à la fin de 1961 qu'il ne l'était au début de l'année et cette tendance s'est continuée durant les quelques premiers mois de 1962.

Le pourcentage de l'augmentation du nombre des employés dans les chantiers maritimes est considérablement inférieur à celui du nombre des navires en voie de construction. Ce décalage est causé par une diminution du nombre des commandes placées par le gouvernement pour la construction de navires mais cette diminution est plus que compensée par le nombre croissant des commandes de navires de commerce.

Le tableau suivant donne la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction navale au cours de la période 1948-1961.

les machines de propulsion diesel-électriques produisent 3,600 chevaux, à une vitesse de 11 noeuds. Le dragage est effectué au moyen de deux tuyaux d'aspiration de 26 pouces qui peuvent atteindre une profondeur de 50 pieds.

Le *Petite Forie* a été conçu pour le service entre les ports d'escale de la baie Placentia, à Terre-Neuve, et il sera exploité par les chemins de fer Nationaux du Canada. Sa coque a été spécialement renforcée pour la navigation dans les glaces et ses machines diesel à deux hélices produisent chacune 1,100 chevaux lui permettant d'atteindre une vitesse de 13 noeuds. Le navire possède des cabines pour 30 passagers et, pour de courts voyages, 20 autres personnes peuvent occuper des fauteuils installés dans la salle publique sur le pont supérieur.

En ce qui concerne la flotte des navires de commerce des Grands lacs, on a construit, afin de profiter le plus possible des avantages de la Voie maritime, deux autres navires de transport en vrac de 730 pieds de longueur. Il s'agit du *J.N. McWatters*, construit par la *Canadian Vickers Ltd.* pour la compagnie *Scott Misenner Steamships Ltd.*, et du *Whitefish Bay*, construit par *Dave Shipbuilding Ltd.* pour les *Canada Steamship Lines*. Le premier est le plus gros navire jamais construit à Montréal; il a été fait en deux sections qui ont été assemblées dans la cale sèche Champlain, propriété du gouvernement, à Lauzon. Les deux navires sont mus par des turbines à vapeur produisant 9,000 chevaux sur l'arbre et ils sont maintenant affectés au transport du blé des Prairies et du minerai de fer du Labrador entre les ports des Grands lacs et Sept-Iles (P.Q.).

Le navire de transport en vrac *Canadoc*, d'une longueur de 604 pieds et 9 pouces, est aussi destiné à servir sur les Grands lacs. Construit par *Dave Shipbuilding Ltd.* pour la *Canada Steamship Lines Limited*, en vue du transport du minerai de fer, du charbon et des grains, ce navire est mu par quatre machines diesel produisant une puissance de 5,332 chevaux et permettant une vitesse de service de 15 milles à l'heure.

Le *Fort Chambly*, d'une longueur de 463 pieds, a été construit dans les chantiers de la *Collingwood Shipyards* et est exploité par la *Canada Steamship Lines Ltd.* Ce navire est spécialement conçu pour le transport du caissage palettisé et des grains en vrac. Tous ses locaux habités, y compris la timonerie, sont à l'arrière et il est renforcé contre les glaces et il peut assurer des services océaniques. La propulsion en est assurée par deux hélices mues par des moteurs diesel qui produisent une puissance de 6,000 chevaux sur l'arbre et permettent une vitesse de 17½ noeuds.

Le pétrolier *J.-Edouard Simard*, d'une longueur de 412 pieds et 7 pouces, a été construit par la compagnie *Marine Industries Ltd.* Construite en acier soudé, sa coque est renforcée à la ligne de flottaison par une ceinture de tôle très épaisse destinée à la protéger contre les glaces. Quatre pompes permettent de verser simultanément

II. CONSTRUCTION ET RÉPARATION DES NAVIRES

Construction navale

Au cours de 1961, les chantiers les plus importants ont livré trente-trois navires, dont les caractéristiques sont données au Tableau VI. (Voir l'Appendice «F».) Vingt-deux d'entre eux étaient destinés à des entreprises commerciales, deux à la Marine royale canadienne et neuf à divers ministères du gouvernement fédéral. Les navires de commerce étaient surtout des chalands et des remorqueurs mais comprenaient aussi deux grands navires de transport en vrac, le *J.N. McWatters* et le *Whitefish Bay*, un navire de transport en vrac de dimensions moyennes, le *Canadaoc*, le pétrolier *J.-Edouard Simard* et trois navires à caissage, le *Fort Chambly*, l'*English River* et le *French River*. Les navires de guerre comprenaient un navire de plongée de petites dimensions et un chaland affecté au nettoyage des citernes. Au nombre des navires construits pour les divers ministères du gouvernement, sauf celui de la Défense nationale, il y a trois navires de charge et à passagers, deux bateaux-pilote et une drague sugeuse, des remorqueurs et des petites embarcations.

La jauge brute globale de tous les navires construits en 1961 dans les principaux chantiers maritimes s'élève à 91,911 tonneaux et la valeur globale de tous les navires livrés est d'environ \$43,955,665. L'emploi a augmenté dans tous les secteurs de cette industrie au cours de l'année.

Le nombre des contrats que détenaient ces chantiers à la fin de l'année s'élevait à 70, dont 7 pour la Marine royale canadienne, 18 pour divers ministères du gouvernement et 45 pour des entreprises commerciales.

Deux des navires livrés au cours de l'année sont les paquebots mixtes *Federal Palm* et *Federal Maple*, qui ont été construits respectivement par *Port Weller Dry Docks* et *Canadian Vickers Limited*. Ces navires dont les plans ont été établis au Canada assureront le service entre les îles de la future Fédération des Indes occidentales.

Le *Fort Langley*, drague sugeuse de 238 pieds de longueur, a été construit par la *Burrard Dry Dock Company* pour le compte du ministère des Travaux publics et le paquebot mixte de 173 pieds *Petite Forte* a été construit par la *Saint John Shipbuilding and Drydock Company Ltd.* pour le ministère des Transports.

Le *Fort Langley* a été conçu pour servir dans le bas du fleuve Fraser mais il peut être utilisé ailleurs. Ce navire à deux hélices, dont

Dont		Tomes		Pourcentage	
Dont		Tomes		Pourcentage	
Ciment.....	590,091	41,771,904	100.0	1.4	8.5
Produits manufacturés.....	300,797			1.2	9
Bois de chauffage et ételles.....	410,620			1.0	.8
Papier-journal et autre papier.....	389,647			.9	.7
Minéraux industriels.....	336,176			.8	.7
Autres produits miniers.....	311,647			.7	.6
Gypse.....	275,716			.7	.5
Bois d'œuvre, etc.....	256,313			.6	.3
Produits chimiques.....	203,598			.5	
Minerais métalliques non-ferreux et leurs concentrés.....	115,986			.3	
Autres denrées.....	3,568,052			8.5	

Registre des navires

La Commission tient des dossiers complets concernant chacun des navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus portés sur le registre canadien.

Elle tient aussi des dossiers moins complets concernant les navires de l'Etat et certains navires inscrits à d'autres registres dont le type, les caractéristiques spéciales ou l'affectation présentent un intérêt particulier.

Elle a établi au cours de l'année un registre des requêtes faites en vertu du Règlement sur l'aide à la construction des navires. Des renseignements statistiques obtenus progressivement sont conservés pour aider aux analyses dans la poursuite du programme à ses différentes étapes.

Comme par les années passées, la Commission a continué de recueillir les renseignements relatifs aux navires assurant des services côtiers ou océaniques, y compris la région dans laquelle ils sont employés, leur jauge et leur capacité de transport ainsi que leur pays d'immatriculation.

Elle prend note des tendances et des réalisations dans le domaine des affaires maritimes dans le monde entier ainsi que des changements que les autres nations apportent à leur ligne de conduite et à leurs pratiques en matière de navigation. Ces renseignements sont conservés dans ses archives.

Côte est.	De la côte est aux ports de Saint-Laurent, des Grands lacs et de l'Arctique.	258,573	"
Côte ouest.	Service intercoûtier.	1,650	"
	Service de l'Arctique.	51,947	"
		19,939	"
	Total.	7,274,793	"

Sur ce total, 35 navires appartenant à des Canadiens et immatriculés ailleurs qu'au Canada ont transporté 3,521,429 tonnes. Les marchandises en vrac transportées ont atteint 6,351,640 tonnes et comprenaient les principales denrées suivantes:

Dérivés du pétrole.	1,490,307 tonnes
Charbon.	1,436,575 "
Minéral d'ilménite.	1,344,926 "
Grains.	663,116 "
Minéral de fer.	607,133 "
Pierre calcaire.	809,583 "

Dans certains domaines comme le transport du minéral d'ilménite de Havre-Saint-Pierre aux ports du Saint-Laurent et le service de transport intercoûtier du bois d'œuvre entre la côte du Pacifique et celle de l'Atlantique, la totalité du transport a été effectuée par des navires ne battant pas pavillon canadien. Dans d'autres domaines, la participation des navires ne battant pas pavillon canadien a atteint une proportion allant de 19.4 p. 100 dans le cas du transport du gypse entre Halifax et Montréal à 95.9 p. 100 dans le cas de la pierre calcaire expédiée de Port Colborne à Clarkson. Sur les 1,490,307 tonnes de dérivés du pétrole transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien, 811,744 tonnes ont été transportées par des navires appartenant à des Canadiens. Suit une répartition par groupes, suivant la jauge, des 94 navires ne battant pas pavillon canadien qui ont pris part à la navigation côtière:

16 navires de moins de 1,000 tonneaux de jauge brute
17 navires de 1,001 à 2,000 tonneaux de jauge brute
13 navires de 2,001 à 5,000 tonneaux de jauge brute
36 navires de 5,001 à 10,000 tonneaux de jauge brute
12 navires de plus de 10,000 tonneaux de jauge brute

Le tableau suivant donne les chiffres définitifs concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers en 1960:

Denrées	Tonnes courtes	Pourcentage
Pétrole et dérivés.	8,485,255	20.4
Grains.	8,125,347	19.4
Bois à pâte et copeaux.	6,753,552	16.2
Billes, perches, poteaux, etc.	2,804,876	6.7
Sable, gravier et pierre.	2,239,660	5.4
Charbon et coke.	1,875,266	4.5
Pierre calcaire.	1,833,846	4.4
Minéral de fer.	1,690,747	4.0
Minéral d'ilménite.	1,002,712	2.4

Pays d'immatriculation		Nombre de navires		Nombre de voyages	
		494	1,112		
Italie.	28	46			
Japon.	9	14			
Liban.	1	1			
Libéria.	34	64			
Norvège.	78	185			
Panama.	14	24			
Pays-Bas.	27	69			
Pologne.	1	2			
Royaume-Uni.	75	190			
Suède.	44	95			
Suisse.	1	2			
Uruguay.	1	1			
Yugoslavie.	4	11			

La navigation côtière au Canada en 1961

Une estimation provisoire indique un total de 45,919,676 tonnes de marchandises transportées par les navires côtiers, soit une augmentation de 5,069,872 tonnes par rapport aux chiffres définitifs de 1960. Les denrées dont le transport a augmenté sont les suivantes :

Grains.	2,300,000 tonnes
Charbon.	700,000
Huile combustible.	600,000
Bois à pâte.	500,000
Essence.	400,000
Bois d'œuvre et billes.	200,000
Autres denrées.	369,000

Quatre-vingt-dix navires britanniques non immatriculés au Canada et, en vertu d'exemptions temporaires de l'application des lois sur la navigation côtière, quatre navires battant divers pavillons soit ceux du Libéria, de l'Allemagne, du Danemark et du Canada ont fait du service côtier au Canada en 1961. Ces navires ont transporté 7,275,000 tonnes de cargaisons représentant 15.8 p. 100 du trafic côtier, soit une augmentation de 990,000 tonnes et de 0.8 p. 100 par rapport à 1960. Quarante-six de ces 94 navires ont fait du transport en vrac, dix-neuf ont assuré des services de ligne côtiers, deux ont effectué du transport intercôtier, 15 se sont occupés de divers trafics et 12 étaient des navires-citernes. Les services assurés par ces navires et le nombre de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées sont les suivants :

Grands lacs.	1,185,310 tonnes
Des Grands lacs aux ports du Saint-Laurent, de la côte est, de Terre-Neuve et de l'Arctique.	611,210
Flèche Saint-Laurent.	1,493,276
Des ports du fleuve Saint-Laurent à ceux des Grands lacs, de la côte est, de Terre-Neuve et de l'Arctique.	770,361
Terre-Neuve.	87,813
De Terre-Neuve aux ports de la côte est, du Saint-Laurent, des Grands lacs et de l'Arctique.	452,476

Services de ligne

En 1961, 173 services de ligne battant pavillon d'autres pays que le Canada ont assuré une moyenne mensuelle de 255 départs du Canada vers des ports d'outre-mer comparativement à une moyenne mensuelle de 249 départs et 166 services de ligne en 1960. Le nombre des services de ligne partant des ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique a augmenté de quatre et l'un de ces services s'effectuait sur une nouvelle route conduisant au Moyen-Orient. Le nombre des services de ligne partant des ports de la côte du Pacifique a augmenté de deux; celui des services de ligne partant des ports des Grands lacs a aussi augmenté de deux et l'un de ces services se faisait sur une nouvelle route conduisant à la côte orientale de l'Amérique du Sud.

Les principaux pays qui ont assuré ces services de ligne sont les suivants: Grande-Bretagne, 31 services; Etats-Unis, 24; Japon, 18; Allemagne, 14; Norvège, 14; Suède, 14; Canada, 11; autres pays, 47. Les lignes canadiennes ont affrété des navires non canadiens. Quatorze des services étaient exploités conjointement par deux ou plusieurs pays; la Hollande a pris part à cinq de ces exploitations conjointes; la Norvège, à trois; et chacun des pays suivants: Suède, Grande-Bretagne, Ghana, France, Allemagne et Italie était partie à une telle exploitation conjointe.

Le tableau V (Appendice «E») donne les services de ligne assurés à partir des ports du Canada en 1961.

Traffic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Quatre cent quatre-vingt-quatorze navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada ont pénétré dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1961, effectuant 1,112 voyages en direction ouest à partir de ports d'outre-mer. Deux cent vingt-huit de ces navires étaient des navires de charge affectés aux services de ligne océaniques réguliers; deux cent vingt-sept autres navires de charge et trente-neuf navires-citernes assuraient des services de tramping.

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation:

Pays d'immatriculation		
	Nombre de navires	Nombre de voyages
Afrique du Sud.....	1	1
Allemagne.....	70	211
Chine nationaliste.....	3	3
Danemark.....	8	13
Egypte.....	3	3
Espagne.....	3	4
Etats-Unis.....	21	44
Finlande.....	6	17
France.....	14	33
Grèce.....	37	53
Honduras.....	2	2
Irlande.....	4	14
Israël.....	5	10

Le Tableau IV (Appendice «D») montre la participation des navires battant pavillon canadien ou pavillon d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les États-Unis.

En 1956, la proportion du trafic d'outre-mer expédié via les ports canadiens a été de 58.7 p. 100 et par les ports des États-Unis, de 41.3 p. 100. En 1961, il y a eu pour les ports canadiens une augmentation de 72.1 p. 100 et pour les ports des États-Unis, une diminution de 27.9 p. 100.

Plan de remplacement

En août 1961, le ministre des Transports a approuvé, en vertu du décret C.P. 1333 du 16 mars 1950, la suppression du pacte d'it du pavillon en vertu duquel des restrictions s'appliquaient à certains navires achetés de la Couronne de sorte que les fonds provenant de leur disposition devaient être versés à une caisse de fiducie affectée à la reconstruction.

À ce moment, 26 anciens navires *Parh* étaient soumis à des restrictions permanentes et trois navires dont la construction avait été payée sur la caisse de fiducie étaient soumis à des restrictions provisoires.

Il est maintenant possible de réviser ce plan de remplacement et, au total 181 navires ont été vendus, ce qui a rapporté une somme nette de \$104,383,355.69.

Cette somme a grandement stimulé la construction navale, spécialement dans les chantiers canadiens, comme le fait voir le tableau suivant :

Océaniques—construction, acquisition et modernisation....	\$ 73,360,669.72
Navires des lacs et navires côtiers—construction et modernisation.....	30,552,009.15
.....	470,676.82
.....	<hr/> \$104,383,355.69

Plan de transfert

L'abolition du pacte du pavillon, mentionnée sous le titre «Plan de remplacement», a aussi influé sur le plan de transfert.

Les navires en cause, appartenant à des compagnies canadiennes, continuent de représenter la participation canadienne à tout plan allié de mise en commun des navires qui pourrait être établi en cas d'urgence.

La plupart des navires appartenant à des Canadiens et qui sont immatriculés au Royaume-Uni en vertu du plan de transfert sont des navires de 10,000 tonnes construits durant la guerre qui sont maintenant âgés de dix-huit ans ou plus et, par conséquent, près de devenir désuets. Ils ne peuvent filer que 10 nœuds, ce qui est peu comparativement à la vitesse des navires de charge modernes, et leur utilité s'en trouve diminuée.

se révèlent très avantageux pour les agglomérations qu'ils desservent et dont ils favorisent l'essor industriel.

Les navires-citernes côtiers appartenant à des compagnies de pétrole ont été employés toute l'année, à l'exception du B.A. *Pearless* qui a été désarmé pour l'hiver, à Halifax, en décembre. Les pétroliers indépendants ont subi une période de chômage par suite du manque de cargaisons à transporter, cette période représentant environ 6 p. 100 de leurs jours d'affectation durant la saison de navigation.

De façon générale, la flotte des Grands lacs, à l'exclusion des navires du type navires de canal, a été en activité durant toute la saison de navigation. Plusieurs navires de canal n'ont pas été employés et d'autres ont été désarmés durant une partie de la saison parce que leurs petites dimensions ne leur permettaient pas de soutenir avantageusement la concurrence des navires des lacs supérieurs qui transportent de grandes quantités de marchandises.

Bien que, de façon générale, les navires des lacs supérieurs aient été employés durant toute la saison, ils ont perdu beaucoup de temps à attendre leur tour de décharger leurs cargaisons de grains dans les ports du fleuve Saint-Laurent.

L'une des grandes compagnies a constaté que le temps d'attente moyen pour le déchargement de ses cargaisons, a été, pour 106 voyages, de 4 jours, 7 heures et 36 minutes, ce qui représente une amélioration de 1 jour, 5 heures et 9 minutes sur la moyenne de 1960 établie d'après 89 voyages.

Ces délais apportés au déchargement sont dus en majeure partie au fait que les éleveurs à grains du fleuve Saint-Laurent sont remplis à capacité lorsqu'il se produit un ralentissement dans l'exportation de cette denrée; il arrive aussi qu'un navire des lacs supérieurs soit chargé d'un type de grains pour lequel la demande d'outre-mer est provisoirement plus faible et, par conséquent, les compartiments d'entreposage de ces types de grains sont remplis.

La rentabilité de l'exploitation de ces transporteurs de grains des lacs supérieurs est gravement réduite par les retards au déchargement, lesquels peuvent aussi être reflétés dans les taux du transport des grains entre les ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent. Cet état de choses tend à diminuer les avantages que les navires des lacs supérieurs peuvent avoir sur les océaniques qui se rendent aux ports des Grands lacs pour y charger des cargaisons à destination des pays d'outre-mer.

Les retards apportés au déchargement réduisent aussi les chances que peuvent avoir les navires des lacs supérieurs d'obtenir des cargaisons de minéral de fer ou d'autres matières premières à transporter dans leur voyage de retour vers les ports des Grands lacs.

Les travaux en cours ou près d'être achevés, à Montréal et à Trois-Rivières, en vue d'accroître la capacité d'entreposage devraient contribuer à remédier à ces difficultés.

Sur les navires qu'il reste sur la liste des navires-citernes océaniques, l'*Emerillon* a été en service durant toute l'année 1961; l'*Andros Venture* a été employé avec profit du 1^{er} janvier au 26 décembre 1961, puis il a été vendu de sorte qu'il n'apparaît plus au registre canadien.

L'*Andros Fortune* a été employé de même du 1^{er} janvier au 27 février 1961, alors qu'il a subi un abordage au large de l'Espagne. Remorqué jusqu'à Hambourg pour y décharger sa cargaison, il a ensuite été conduit à Rotterdam où il attend encore l'achèvement de ses réparations.

En général, les navires côtiers ont été en pleine activité durant toute l'année dans les régions où la navigation n'est pas arrêtée durant l'hiver et, dans les autres régions, durant toute la saison de navigation. Toutefois, quelques navires ont été désarmés temporairement durant des périodes de baisse de la demande de transport ou parce que ces navires n'étaient pas appropriés au transport de certaines cargaisons spéciales.

Les services de navires à vapeur du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada ont été en activité durant toute l'année mais il y a eu diminution au cours de la morte saison par suite de la concurrence grandissante des autres moyens de transport.

Sur la côte du Pacifique, les navires de croisière *Princess Louise* (Pacifique-Canadien) et *Prince George* (National-Canadien) ainsi que le *Glacier Queen* et le *Yukon Star* de la *Alaska Cruise Lines Limited*, ont été en service durant la saison de tourisme après quoi ils ont été désarmés pour le reste de l'année.

Sur le fleuve Saint-Laurent, le service-passagers de la *Canada Steamship Lines* a été assuré comme au cours de la saison précédente. En 1961, les services-marchandises des navires à vapeur côtiers sur le Pacifique ont subi une certaine baisse. Ainsi, l'exploitant le plus important a vu sept de ses navires employés pleinement, trois autres durant six mois en moyenne et il a dû en désarmer deux. Dans certaines régions, des services assurés au moyen de chalands couverts ont augmenté leur part des cargaisons transportées.

La navigation côtière sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal, Québec et les ports de la rive nord a été touchée, de façon sensible, par l'inauguration, au cours de l'hiver de 1960-1961, d'une voie routière entre Baie-ComEAU et Sept-Îles. Un certain nombre de services quotidiens de camionnage, comportant la livraison à domicile, assurés entre Montréal ou Québec et ces ports de la rive nord ont enlevé à la flotte côtière des quantités considérables de fret de première classe lui infligeant ainsi une diminution de ses recettes moyennes par tonne de cargaison.

Les services de transbordement à manutention horizontale qui ne cessent d'augmenter, tant dans l'Ouest que dans l'Est du Canada,

Le *Coastal Cascades* ayant été envoyé à la démolition, la flotte de navires-citernes des Grands lacs s'en est trouvée réduite.

Les navires appartenant à des Canadiens et qui sont immatriculés au Royaume-Uni en vertu de l'Accord sur le transfert et de ses modifications ont subi une diminution nette de trois unités et de 24,217 tonneaux de jauge brute.

Le nombre des navires de 10,000 tonneaux construits pendant la guerre, qui était de quinze sur la liste du 31 mars 1961, a diminué par suite de la vente pour démolition du *Lord Tweedsmuir* et de la vente à des acheteurs étrangers du *Commodore Grant* et du *Amersham Hill*. Le *Lake Algonquin* étant acquitté des obligations qui lui incombaient en vertu du pacte du pavillon est maintenant exploité sous immatriculation au Royaume-Uni libre de toute obligation. Le *Montrose*, de construction récente, a été inscrit au registre du Royaume-Uni en vertu de l'Accord sur le transfert. Le pacte du pavillon canadien qui était incorporé dans les contrats de vente des navires de 10,000 tonneaux construits pendant la guerre en a été supprimé sans conditions au mois d'août 1961 parce que ces navires se faisaient vieux et qu'un certain nombre d'entre eux étaient vendus pour la ferraille et que le plan de remplacement applicable à la vente de tels navires à l'étranger, sur approbation par le gouvernement, est sans effet dans le cas des navires vendus pour être démolis.

La diminution continue des océaniques battant pavillon canadien, tant des navires de charge que des navires-citernes, et aussi le nombre décroissant des navires appartenant à des Canadiens et immatriculés au Royaume-Uni ont atteint un point tel qu'advenant un état d'urgence ou de guerre, les navires dont le Canada pourrait disposer ou qui relèveraient de son autorité seraient peu nombreux et démodés.

Le Tableau II à l'Appendice «B» fait voir la répartition des navires de 200 tonneaux de jauge brute ou plus d'après la jauge et le pays d'origine et le Tableau III à l'Appendice «C», d'après l'année de construction et le groupe suivant la jauge.

Affectation des navires

Sur les deux derniers navires de charge océaniques qui battaient pavillon canadien au 31 mars 1962, l'un, le *Cannik Trader*, a été désarmé du 23 janvier au 24 juillet 1961. Du 24 juillet au 5 octobre, il a été employé au transport d'approvisionnement vers les ports éloignés de l'Arctique canadien et, du 5 octobre au 31 décembre, il a accompli un voyage transocéanique vers l'Extrême-Orient.

L'autre, le *Federal Pioneer*, a passé l'hiver de 1960-1961 à Toronto, où il était désarmé et servait à l'entreposage pour l'hiver de maïs des États-Unis. Durant la saison de navigation, il a été affecté à la navigation intérieure sur les Grands lacs et dans l'Arctique canadien et, en décembre 1961, il entreprenait un voyage transatlantique.

Cardena ont été vendus à l'étranger et le n.v. *Catala* a été démoli. La jauge brute globale de ces quatre navires était de 6,032 tonneaux. La flotte côtière de navires-citernes a accusé une augmentation nette de cinq unités et de 35,348 tonneaux de jauge brute. Les *Iringlake* et *Iringbrook*, qui étaient immatriculés outre-mer, ont été transférés au registre canadien et les *Maplebranch* et *B. A. Peerless* ont passé de la catégorie des océaniques à celle des navires côtiers. Un nouveau navire-citernes, de construction canadienne, le *J. Edouard Simard*, s'est ajouté à la flotte.

La flotte de navires de charge des Grands lacs a diminué de 26 navires mais elle a en même temps enregistré une augmentation nette de 50,092 tonneaux de jauge brute par suite de l'addition de plusieurs navires neufs compensant la disparition du registre canadien d'un certain nombre de navires de canal vendus pour démolition.

Le n.v. *Sandland*, ayant les dimensions d'un navire de canal, et le *Ganadoc* ont été transférés au registre de Nassau et 31 navires de canal représentant une jauge brute globale de 58,459 tonneaux ont été vendus pour démolition; ce sont les navires suivants: *City of Hamilton*, *City of Kingston*, *City of Montreal*, *City of Toronto*, *Leithbridge*, *John H. Price*, *Keybell*, *Keydon*, *Keynor*, *Keywest*, *James Stewart*, *F. V. Massey*, *Hamildoc*, *Kingdoc*, *Labradoc*, *Lawrendoc*, *Mondoc*, *Mamihoulin*, *Forestdale*, *Acton*, *Brampton*, *Cardinal*, *Donald W. Fawcett*, *F. W. Moore*, *Frank H. Brown*, *Paul Manion*, *R. H. Marshall*, *Trenton*, *Thorodoc*, *Cartierdoc* et *Frank Wilkinson*. Deux navires de canal, le *Wellandoc*, et le *Queenston* ont été vendus à l'étranger et le navire des lacs supérieurs *Coverdale* a été vendu à des acheteurs des Bermudes.

Les additions à la flotte des Grands lacs comprennent les navires de construction canadienne *English River*, *French River*, *Fort Chambly*, *Canadoc*, *J. N. McWatters* et *Whitefish Bay*, le navire de construction britannique *Leclair Hall*, ainsi que les *Northern Venture* et *Hilda Maryanne*, navires-citernes T-2 construits aux États-Unis et qui ont été convertis, et un autre navire converti, le *Wheat King*.

L'addition de ces dix navires représentant une jauge brute de 127,796 tonneaux explique que la jauge globale de la flotte des Grands lacs ait augmenté en dépit d'une diminution du nombre des navires qui la composent.

Les subventions à la construction des navires, administrées par la Commission maritime canadienne, ont apporté aux chantiers canadiens un certain nombre de commandes de navires neufs qui s'ajouteront bientôt à la flotte côtière et à la flotte des Grands lacs. Les chantiers canadiens n'ont pas obtenu de commandes pour la construction d'océaniques par suite des très grandes difficultés que présente l'exploitation de navires de charge océaniques battant pavillon canadien étant donné le niveau des frais d'exploitation au Canada, la concurrence des navires battant d'autres pavillons et l'absence de toute aide à l'exploitation.

QUINZIÈME RAPPORT ANNUEL

1. Transport maritime

Le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1961 au 31 mars 1962.

La diminution graduelle de la flotte canadienne de commerce, qui a été régulière depuis les années qui ont suivi immédiatement la deuxième guerre mondiale, s'est poursuivie durant la période à l'étude, comme en témoigne le Tableau I (voir Appendice «A») qui donne le nombre et la jauge des navires de la flotte canadienne de commerce de plus de 1,000 tonneaux.

La diminution du nombre des navires de charge océaniques est due en partie au transfert de trois navires de la *Dominion Shipping Company*, navires de charge de 10,000 tonneaux construits durant la guerre et soumis à des restrictions, qui ont passé de la catégorie des océaniques à celle des navires côtiers parce que ces trois navires, les n.v. *Arthur Cross*, *Louisburg* et *Wabana*, ont été affectés uniquement à la navigation côtière durant la période à l'étude. Un quatrième navire, le *Federal Voyager*, désarmé durant l'hiver 1960-1961, a été en service sur les Grands lacs et sur les côtes au printemps et finalement a été vendu à des démolisseurs japonais en juin 1961.

Les autres navires qui ont passé à la navigation côtière sont l'*Esquimo*, le *Novaport* et le *Gulffport* qui sont employés dans les services côtiers du Canada durant neuf mois de l'année. L'impossibilité d'obtenir des taux de frettement permettant de supporter les frais d'exploitation a nécessité le désarmement de quelques-uns de ces navires durant l'hiver de 1961-1962.

La flotte des navires-citernes océaniques a diminué de six unités et de 61,715 tonneaux de jauge brute. L'*Andros Venture* a été vendu et inscrit à un registre étranger et trois autres navires, les navires-citernes *Irvingdale*, *Paloma Hill* et *Rincon Hills* ont été vendus pour démolition tandis que le *Mablebranch* et le *B. A. Peerless* ont été transférés à la flotte côtière vu qu'ils étaient affectés uniquement à des services côtiers par suite de leur inaptitude à soutenir la concurrence des navires battant pavillon étranger en haute mer.

La flotte côtière de navires de charge accuse une augmentation nette de cinq unités et de 32,896 tonneaux. Comme le font voir les rapports sur les océaniques, six navires qui se trouvaient sur la liste des océaniques ont été transférés à la flotte côtière et trois nouveaux navires, les n.m. *Petite Forte*, *Confederation* et *City of Victoria*, repésentant une jauge brute globale de 6,948 tonneaux, ont été immatriculés au Canada. Trois navires, les n.v. *North Shore*, *Random* et

L'honorable LÉON BALCER, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1961 et le 31 mars 1962.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Le Président,

A. WATSON

OTTAWA

le 29 juin 1962

Prix: 15 cents. N° de catalogue TMI-1962F

OTTAWA, 1962

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPERIE

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 29 JUIN 1962

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

QUINZIÈME RAPPORT

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 29 JUIN 1962

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

QUINZIÈME RAPPORT

CAI
TA 71
-A 55

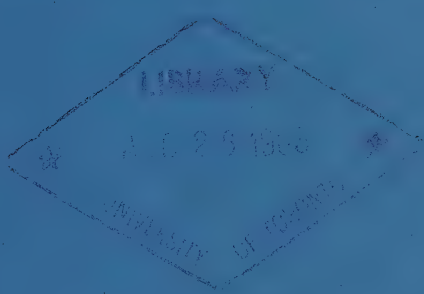
Government
Publications

SIXTEENTH REPORT

OF THE

CANADIAN
MARITIME COMMISSION

(JUNE 14th, 1963)



SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

281
T-11
-A-

SIXTEENTH REPORT

OF THE

CANADIAN

MARITIME COMMISSION

JUNE 14th, 1963

SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

© Crown Copyrights reserved

Available by mail from the Queen's Printer, Ottawa,
and at the following Canadian Government bookshops:

OTTAWA

Daly Building, Corner Mackenzie and Rideau

TORONTO

Mackenzie Building, 36 Adelaide St. East

MONTREAL

Aeterna-Vie Building, 1182 St. Catherine St. West

or through your bookseller

A deposit copy of this publication is also available
for reference in public libraries across Canada

Price 50 cents

Catalogue No. TM1-1963

Price subject to change without notice

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.

Queen's Printer and Controller of Stationery
Ottawa, Canada

1963

The Honourable GEORGE J. McILRAITH, P.C., Q.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa.

Sir,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the sixteenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1st, 1962, and March 31st, 1963.

I have the honour to be, Sir,

Your obedient servant,

A. WATSON,

Chairman.

OTTAWA,
June 14th, 1963.

SIXTEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This report covers the period April 1st, 1962 to March 31st, 1963.

There was a decrease of three vessels in Canada's merchant fleet of vessels over 1,000 gross tons but because of the replacement of older vessels by new and larger ones in the coastal and Great Lakes fleet the gross tonnage showed an increase of 47,146 tons.

Table I (see Appendix "A") lists the passenger, dry cargo vessels and tankers in the ocean-going, coastal and Great Lakes fleet for the years ending March 31st, 1962 and 1963.

In the ocean-going dry cargo section the transfer of the S/S *Canuk Trader* to Nassau, Bahamas registry reduced the fleet to one solitary Canadian-flag vessel; namely the wartime-built 10,000 tonner S/S *Federal Pioneer*.

The ocean-going tankers remain unchanged in numbers despite the sale of the S/S *Andros Fortune* to Liberian buyers. The tanker *Irvingbrook* employed in the ocean trade was lengthened, renamed the *Irvingstream* and employed in ocean trading. These changes reduced the gross tonnage by 2,662 tons.

Coastal dry cargo vessels of over 1,000 gross tons showed an increase of nine vessels and 27,761 tons.

The increase in the number resulted from the addition of the following six newly constructed vessels; the M/V's *Menier Consol*, *Taverner*, *Queen of Vancouver*, *Sir John Crosbie*, *Queen of Saanich* built in Canada and the "N.A. Comeau" in the United Kingdom. Three vessels were transferred from other countries to Canadian registry, namely the M/V "Pere Nouvel" and the cargo ships S/S *Highliner* and *Yorkwood*. Also added to the dry cargo fleet was the *Maplebranch* converted from a coastal tanker; and the S/S *Wahcondah* was sold to U.S. interests and removed from the Canadian registry.

The coastal tankers were reduced by the *Maplebranch* converted to a dry cargo vessel and the *Irvingbrook* enlarged and transferred to the ocean tanker fleet.

The Great Lakes dry cargo fleet decreased in number by ten.

Deleted from the Canadian registry were fourteen canallers, namely the *H. J. McManus*, *Avondale*, *Westdale*, *Birchton*, *Cedarton*, *Torondoc*, *City of Windsor*, *Good Star* and *Saskatoon* which were sold for breaking up, the *Simcoe* and *Norco* were transferred to the U.S.

and Commonwealth registries, the *Redfern* converted to a non-self-propelled barge and the *Norman P. Clement* converted to a tanker. The Upper Laker *Prescott* was sold for break-up, the *D. B. Weldon* for conversion to a barge and the *Stadacona* transferred to Bermudian registry.

Offsetting these deletions the newly constructed M/V *Lawrendoc*, *Mondoc*, S/S *Montrealais*, *Hamiltonian*, *Silver Isle* and the M/V *Hallfax*, together with the *Lake Winnipeg*, a converted and jumboized T2 tanker, were added to the register.

The change in the Great Lakes tanker fleet arose from the addition of the *W. Harold Rea* and the *Hudson Transport* new and built in Canada and the *Norman P. Clement* converted from a dry cargo vessel. Deletions comprised the *Imperial Hamilton* sold for break-up and the *Halfueler* (ex *Translake*) converted to a non-self-propelled barge.

The addition of the large Upper Lakers, both bulk carriers and tankers, offset the tonnage loss occasioned by the withdrawal of the many canallers and resulted in a combined increase in gross tonnage of 46,204 tons.

Canadian-owned vessels on the United Kingdom registry under the transfer arrangement declined by one with the sale of the S/S *Andover Hill* to Panamanian registry.

These vessels on United Kingdom registry now number eighteen and of these, fifteen are wartime-built 10,000 tonners which are uneconomical to operate and fast approaching obsolescence and of the fifteen wartime-built vessels six have been laid up for lack of employment for periods of three to six months in the last year. The obsolescence of this type of vessel is borne out by the fact that between December 1st, 1962 and March 31st, 1963 four similar Canadian-built wartime 10,000 tonners on foreign registry have been sold to shipbreakers.

From these facts it seems inevitable that within the next two or three years there will be a further large decrease in the very few Canadian-owned ocean-going vessels on the Canadian or United Kingdom registries.

Tables II and III (see Appendices "B" and "C") list the respective types of commercial vessels of 100 gross tons and upwards in tonnage and age groups. The number and aggregate gross tonnage of these vessels are 1072 ships of 1,579,933 gross tons.

Summarizing these tables shows that in the various groups there are vessels that will require replacement in the foreseeable future, although this is modified (a) by the fact that vessels employed solely in fresh water trading in the Great Lakes and rivers are continued in employment for many more years than those engaged in salt water trading, and (b) the opening of the seaway has made canallers, except for those employed in specific trades using small ports,

uneconomic to operate and the replacement of canallers by large Upper Laker bulk carriers requires a lesser number of ships to provide equivalent capacity.

The following figures, summarized from Tables II and III reveal how large is the number of old vessels still in operation.

<i>Type</i>	<i>Under 25 years</i>	<i>25 years and under 50</i>	<i>50 years and over</i>
Passenger, Cargo, Tankers, Miscellaneous (exclusive of Canallers and Upper Lakers).....	196	98	22
Canallers, Dry Cargo and Tankers....	35	76	9
Upper Lakers.....	41	9	41
Ferries.....	63	29	9
Tugs.....	120	53	27
Fishing Vessels.....	214	26	4
	<u>669</u>	<u>291</u>	<u>112</u>

Vessel Employment

The wartime-built 10,000 tonner, the sole remaining dry cargo vessel in the ocean-going fleet, was employed for 74% of the year, overhaul, repairs and idle time accounted for the other 26%.

The ocean tankers were employed 89.6% of the year and damage, repairs and overhaul occupied the balance of 10.4% of the year.

Vessels of 1,000 gross tons and over of the coastal and Great Lakes fleets were, for the most part, operated only during the navigation season. The East coast vessels were employed 86.7% of the seasonal period; overhaul and repairs accounted for 9.0% of the period; winter lay-up time amounted to 13.6% in the year 1962, and lay-up for other causes accounted for 4.3%.

West coast vessels, including the seasonally-operated cruise ships and the C.P.R. passenger ferries were employed for 92.7% of the year round and seasonal operations. Lack of employment accounted for 3.7%, overhauls and repairs for 3.6%.

The Great Lakes fleet canallers were employed 62.6% of the season and were idle for 37%. Repairs during the operational period accounted for 0.4% of the time.

Upper Laker dry cargo ships were employed 91.6% of the season, were idle due to lack of cargoes for 7.1% and repairs during the operational season for 1.3%.

Winter lay-up of the Great Lakes vessels amounted to 34.3% of the year. Canaller tankers were employed 80% of the season and the larger Great Lakes tankers for 100%. Canaller tankers were idle 20% of the period.

During the season there was less loss of time awaiting discharge of grain cargoes.

Table IV (see Appendix "D") shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States.

Volume of Canada's Water-Borne International Trade

Tonnages of water transportation's share in Canada's International trade in the calendar years 1961 and 1962, including trade with the United States, Greenland and the Islands of St. Pierre and Miquelon, together with Canadian-flag vessels' participation, were as follows:

<i>Year</i>	<i>Exports Loaded</i>	<i>Imports Unloaded</i>	<i>Total</i>	<i>Canadian- flag par- ticipation</i>	<i>Per- centage</i>
1961 (Final).....	53,760,748	39,187,355	92,948,103	25,322,074	27.2
1962 (Prelim- inary).....	60,106,983	41,798,791	101,905,774	26,760,741	26.3
Increases.....	6,346,235	2,611,436	8,957,671	1,438,667	

The tonnages shown are short tons and include dry and liquid cargoes. The increase in Canadian-flag participation in International trade was largely due to trade to and from American ports.

Ocean Liner Services

In 1962 ocean liner services operating out of Canadian ports and serving Canada's export trade number 162 of which 8 were Canadian companies operating chartered foreign vessels.

From Eastern Canadian ports of the River and Gulf of St. Lawrence and the Atlantic provinces there were 102 services. In addition 47 of these also served the Great Lakes.

These 102 services comprised 22 to the United Kingdom, 22 to North and South Continental Europe, 14 to the Mediterranean, 6 to the Near East, India and Pakistan, 9 to the Far East, 5 to West, South and East Africa, 6 to the Caribbean, 6 to Central America (East and West coast), 10 to South America (East and West coast) and 2 to Australia and New Zealand.

From Pacific coast ports 61 liner services operated as follows: to the United Kingdom and West Europe 11, to the Mediterranean 4, to the Near East, India and Pakistan 4, to the Far East 14, to Africa 1, to the Caribbean 4, to Central America (East and West coast) 3, to South America (West and East coast) 8, to Australia and New Zealand 8, to the Pacific Islands 3 and around the world 1.

The member participating nations provided liner services as follows: the United Kingdom 26, the United States 22, Japan 15, Germany 14, Norway 11, Sweden 8, Canada 8 and all other nations 58.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Five hundred and thirty-seven ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1962, making 1,151 westbound trips from ports overseas. Two hundred and forty-seven of these vessels were dry-cargo ships and three were tankers employed in regular ocean liner services; another two hundred and fifty-six dry-cargo vessels and thirty-one tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels according to country of registry is as follows:

<i>Registry</i>	<i>Number of Ships</i>	<i>Number of Trips</i>
Bahamas.....	2	3
Belgium.....	1	2
Denmark.....	8	13
Egypt.....	2	5
Finland.....	6	20
France.....	14	36
Germany.....	86	229
Greece.....	50	80
Ireland.....	3	13
Israel.....	6	12
Italy.....	19	39
Japan.....	18	26
Liberia.....	28	54
Netherlands.....	27	75
Norway.....	90	182
Panama.....	7	10
Portugal.....	1	1
Spain.....	1	2
Sweden.....	43	85
Switzerland.....	4	10
United Kingdom.....	83	184
United States.....	33	57
Yugoslavia.....	5	13
	<u>537</u>	<u>1,151</u>

Coastal Trade of Canada—1962 (Calendar Year)

According to preliminary estimates the volume of freight carried in Canada's coastal trade, including the Great Lakes, amounted in 1962 to 43,375,648 tons which represented a decrease of 2,767,911 tons from the final figure for 1961.

The tonnage difference between the final figures for 1961 and the preliminary figures for 1962 is made up of the decreases or increases in the following important commodities:

<i>Decreases</i>	
Grain (wheat and barley).....	2,533,000 tons
Pulpwood.....	644,000 "
Ilmenite Ore.....	418,000 "
Sand and Gravel.....	398,000 "
Iron Ore.....	305,000 "
Limestone.....	248,000 "
Coal.....	243,000 "
<i>Increases</i>	
Logs.....	1,370,000 "
Cement.....	89,000 "
All Other Cargoes.....	562,000 "

Fuel oil and gasoline which form one of the largest tonnages for a commodity showed practically no change from 1961 and is included in the "All Other Cargoes" figure.

Ninety-seven British ships of non-Canadian registry together with three foreign-flag vessels which operated under temporary permits of waiver of the coasting laws, were employed in Canada's coasting trade in 1962.

The total of cargo carried by non-Canadian-flag vessels amounted to 5,899,900 tons and this represented 13.6% of the total coastal trade in 1962. This was a decrease of 1,375,100 tons and 2.4% of the total tonnage as compared with 1961.

Of the non-Canadian-flag vessels employed in the coasting trade in 1962, thirty-seven were engaged in bulk-cargo trading, twenty-five in coastal liner services, seven in intercoastal tradings, twenty in miscellaneous trading and eleven in tanker operations.

The trades in which these vessels were engaged, and the tonnages carried by them are as follows:

Great Lakes Trading.....	1,246,143 tons
Great Lakes to St. Lawrence River, East Coast and Newfoundland.....	308,687 "
St. Lawrence River Trading.....	973,627 "
St. Lawrence River to Great Lakes, East Coast, Newfoundland and Arctic.....	662,968 "
Newfoundland Trading.....	115,068 "
Newfoundland to East Coast, St. Lawrence River, Great Lakes and Arctic.....	384,683 "
East Coast Trading.....	490,865 "
East Coast to St. Lawrence River Ports.....	1,369,856 "
East Coast to Newfoundland and Great Lakes.....	285,975 "
Intercoastal Trading.....	42,432 "
Arctic Trading.....	12,523 "
Arctic to Newfoundland and St. Lawrence River.....	7,073 "

Forty-four Canadian-owned vessels on other than Canadian registry shared in the coastal trade carrying 3,877,266 tons which was an increase of 355,837 tons over 1961.

Bulk cargoes carried by non-Canadian-flag vessels in the coastal trade in 1962 totalled 5,216,156 tons, the major commodities of which were:

Petroleum Products.....	1,268,331 tons
Coal.....	1,180,280 "
Limestone and Dolomite.....	1,100,742 "
Ilmenite Ore.....	719,685 "
Iron Ore.....	355,671 "
Grain.....	318,594 "
Gypsum.....	272,853 "

As in other years, much of the bulk trading was carried on in these non-Canadian-flag vessels. In 1962 they were responsible for transporting all the lumber from British Columbia to Eastern Canada; 94% of the limestone from Colborne to Clarkson; 90% of the ilmenite from Havre St. Pierre to Sorel; almost 87% of the gypsum from Little Narrows to Montreal; more than half the iron ore from Wabana to Sydney; 65% of all the coal shipped from Sydney and 44% of all the iron ore from Seven Islands. They also shared in the shipments of gypsum from Halifax to Montreal, fluorspar from St. Lawrence to Port Alfred as well as the north and southbound Arctic cargoes.

Of the 1,268,331 tons of petroleum products carried in non-Canadian-flag ships, 1,238,464 tons were carried in eight Canadian-owned tankers.

Final Figures for 1961

Of the major commodities carried in the coastal trade the tonnages and percentages are as follows:

<i>Commodity</i>	<i>Short Tons</i>	<i>Per-centage</i>
Grain.....	10,571,055	22.6
Petroleum Oils and Products.....	9,640,519	20.6
Pulpwood and Chips.....	7,156,403	15.3
Logs, Posts, Poles etc.....	3,019,373	6.5
Coal and Coke.....	2,516,126	5.4
Sand, Gravel and Stone.....	2,291,902	4.9
Limestone and Dolomite.....	1,997,939	4.3
Iron Ore.....	1,644,549	3.5
Ilmenite Ore.....	1,189,513	2.5
Cement.....	685,636	1.5
Hog Fuel.....	445,190	1.0
Manufactured Products.....	431,463	.9
Industrial Minerals.....	383,751	.8
Newsprint, Paper etc.....	333,598	.7
Gypsum.....	249,385	.5
Chemicals and Chemical Products.....	212,336	.4
Lumber, Timber, Plywood etc.....	193,544	.4
Woodpulp.....	182,354	.4
Other Mine Products.....	166,628	.3
Non-Ferrous Ores.....	130,510	.3
All Other Cargoes.....	3,352,388	7.2
	<u>46,794,162</u>	<u>100.0</u>

Shipping Records

The Commission maintains detailed records of individual self-propelled vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register.

Information on coastwise and ocean shipping services has been collected as in former years.

Applications for subsidy assistance under the Ship Construction Assistance Regulations are entered in the register maintained for that purpose, and relative statistical information on the applications approved, the payments made and the types and size of the vessels constructed under these regulations is kept for the purpose of analyzing the programme's development.

Developments and trends in the maritime industry and changes in government policies and practices of other nations are noted and filed.

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1962, the major shipyards delivered seventy vessels, particulars of which are given in Appendix "E". Fifty-eight of these ships were built for commercial owners, one for the Royal Canadian Navy, two for a Provincial Government and nine for various departments of the Federal Government. The commercial vessels consisted mainly of tugs and barges, but included two large bulk freighters, the *Montrealais* and the *Hamiltonian*; three medium-size bulk freighters, *Mondoc*, *Lawrendoc* and *Sir John Crosbie*; the pulpwood carrier, *Menier Consol*; and two oil tankers, *W. Harold Rea* and *Hudson Transport*. The only naval vessel delivered, H.M.C.S. *Mackenzie*, constitutes the first of an entirely new class of destroyer escort. The ships built for departments of government, other than National Defence, comprised two passenger and cargo vessels, a fisheries research vessel, a supply and buoy vessel, a patrol vessel, a floating crane, two suction dredges and a tug.

The gross tonnage of all vessels built in the major shipyards during 1962 amounted to 119,640 gross tons. The dollar value of ships delivered was approximately \$86,769,000. Compared with 1961 there was an increase of 30 per cent in the gross tonnage and of 97 per cent in the dollar value of ships delivered.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry, the shipyards repaired, refitted or drydocked 2,240 merchant ships and 98 naval vessels. The total value of such work completed during 1962 amounted to \$28,312,300 divided among the four shipbuilding areas as shown below. Compared with 1961 this constitutes a decrease of \$2,209,100.

	<i>Naval</i>	<i>Merchant</i>	<i>Dollar Value</i>
Pacific.....	10	722	\$ 5,961,100
Great Lakes.....	—	119	4,101,900
St. Lawrence.....	13	587	10,582,700
Atlantic.....	75	812	7,666,600
	<u>98</u>	<u>2,240</u>	<u>\$ 28,312,300</u>

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs and conversions carried out in Canadian shipyards from 1958 to 1962 is given in Appendix "F".

Employment

The average monthly employment in the Association shipyards was 12,500, an increase of approximately 22 per cent compared with 1961. As may be seen from the table given below, the level of employment rose appreciably in each of the principal shipbuilding areas. The general level of employment was higher at the end of 1962 than it was at the beginning and this upward trend continued into the first few months of 1963.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the ten-year period 1953-1962.

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1953	20	2,547	3,082	10,490	3,511	19,630
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500

Employment in the smaller shipyards has also risen substantially owing to the growing number of commercial vessels of all types being built under the Ship Construction Assistance Regulations. A recent survey undertaken by the Commission indicates that employment in these yards increased by 54 per cent between December 31, 1961 and December 31, 1962.

Outlook

The ship construction assistance provided by the Government has given a powerful impetus to shipbuilding and, by stressing the Canadian supply of machinery and components, it has broadened the whole basis of the industries allied with shipbuilding. Its effects have been particularly marked throughout those areas where ship construction constitutes the major industry. As of March 31, 1963 in the major shipyards alone there were approximately twice as many commercial ships on order as there were at the same date last year.

The following table gives the estimated value of the vessels in each category in preparation or under construction in the four shipbuilding areas as of March 31, 1963:

	<i>Naval</i>	<i>Other Government</i>	<i>Merchant</i>	<i>Total</i>
Pacific Coast.....	\$ 25,000,000	\$ 7,060,000	\$ 15,925,000	\$ 47,985,000
Great Lakes.....	—	1,611,600	54,023,000	55,634,600
St. Lawrence.....	63,500,000	12,871,100	98,200,000	174,571,100
Atlantic Coast.....	25,861,000	7,151,600	47,600,500	80,613,100
	<u>\$114,361,000</u>	<u>\$ 28,694,300</u>	<u>\$215,748,500</u>	<u>\$358,803,800</u>

The sum of \$358,803,800 represents orders for seven naval vessels, twelve other government vessels and eighty-one merchant ships. Particulars of the government and merchant ships are given in Appendix "G".

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table VIII (see Appendix "H") shows the total number and value of capital cost determinations issued by the Canadian Maritime Commission for each fiscal year since 1952 under Section 3 of the Act, granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also conversions and major alterations to existing vessels. A total of 108 cases with a value of \$36,480,490 were processed during the fiscal year 1962.

Ship Construction Assistance—Shipbuilding Subsidy

During the fiscal year, 156 applications were approved for a total of \$96,960,734 in construction costs, involving 88 different shipowners and 37 shipyards. Shipbuilding subsidy payments totalling \$22,500,000 were made during the year. At March 31st, 1963, 44 applications were being processed and 86 applications were undergoing examination prior to processing.

III. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission administers steamship subventions voted by Parliament in accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1962-63 subventions were paid for coastal and inland services only, 32 services were subsidized during this period, three on the West Coast, two on the Great Lakes and 27 on the East Coast. One new service was added and one deleted. One service was suspended for the year.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising ten different routes on the Newfoundland and Labrador coasts.

Long term contracts were negotiated with the operators of the Wood Islands and Caribou, N.S. ferry service (Prince Edward Island and Nova Scotia) and the Riviere-du-Loup and St. Simeon, Que. service whereby newly constructed vessels are to be placed in the services when completed.

The International bridge between Campobello Island, N.B. and Lubec, Maine was completed during the year resulting in the cessation of the ferry service between these points.

Nine applications for subsidy assistance were received and a complete survey and review of each of the proposed services were carried out resulting in the refusal of seven applications while two are still under consideration.

To meet increased costs of operations, increases in subsidy were approved for two services and amount of subsidy was reduced on five services. The period of five years over which a capital subsidy was to be paid for one service was reduced to four years resulting in an increase in subsidy for 1962-63.

The staff of the Canadian Maritime Commission reviewed and inspected all services and carried out surveys where this was necessary to check the continuing essentiality in existing services.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1962 was as follows:

Interprovincial Services

Between:—

Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.....	\$ 298,000
Nova Scotia and Prince Edward Island.....	617,000
Nova Scotia and New Brunswick.....	38,000
New Brunswick and Quebec.....	27,500
Prince Edward Island and Quebec.....	42,500
Prince Edward Island and Newfoundland.....	72,000
Quebec and Nova Scotia.....	23,000

Provincial Services

British Columbia.....	400,000
New Brunswick.....	107,450
Newfoundland.....	4,901,988
Nova Scotia.....	180,250
Ontario.....	180,352
Quebec.....	1,376,700
Grand Total.....	<u>\$8,264,740</u>

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland service of \$17,800.

Table IX gives details of services (see Appendix "I").

Degaussing of Merchant Ships

The Commission continued to co-ordinate the installation and maintenance of degaussing equipment on Canadian ships. During the past fiscal year eleven Government vessels were provided with equipment or maintained at a cost of \$41,552.28. Eight privately-owned vessels were equipped or maintained at a cost of \$40,637.51.

As of April 1st, 1963 the Vote for Degaussing will be included in the estimates of and will be administered by the Canadian Maritime Commission.

Park Steamship Company Limited

This Company ceased operations with the sale of the fleet in 1946-47 and the activities at present are confined to settlement of occasional claims for compensation to seamen for injuries previously sustained. Under the terms of policies previously carried by the Company such claims are recoverable.

There were no such claims received in 1962.

The Company does not employ any salaried officers or staff; its functions continue to be carried out by the staff of the Canadian Maritime Commission.

Military Cargo Movements

In liaison with the Tri-Service Movements Committee of the Department of National Defence, the Commission negotiates special rates for the movement of military personnel and military and NATO shipments overseas and co-ordinates the arrangements with ocean shipping lines and recipient NATO countries.

In 1962-63 tonnage carried amounted to approximately 13,500 tons and freight payments approximated \$536,000.

Included in these totals were 3,208 tons with freight charges amounting to about \$120,000 for NATO shipments, the freight charges for which were paid by the recipient countries.

In 1962 there was a decrease of 46% in the total tonnage of military and NATO cargo shipments.

The movement of military personnel by water showed a further decline in 1962.

Coasting Laws of Canada

The Commission advises the Department of National Revenue concerning applications for the waiving of the coasting laws to permit temporary operation of foreign-flag or foreign-built ships in the Canadian coastal trade. Before recommending that the applicant be granted a waiver permit, the Commission makes every endeavour to ensure that no qualified Canadian-flag vessel suitable for the required service is available.

The Commission

Regular meetings of the Commission, plus supplementary meetings as required, were held.

Recommendations for the allocation of government shipbuilding to Canadian shipyards were made to the Government.

The Committee on the importation of foreign vessels held 15 meetings and recommended to the Minister of Transport regarding applications for Canadian registry. A total of 25 vessels was admitted and 12 vessels were refused.

The staff of the Commission, on March 31, 1963 numbered 26 and the annual payroll amounted to \$162,837.29.

Dated at Ottawa, the 14th day of June, 1963.

A. WATSON,
Chairman.

G. A. SCOTT,
Member.

J. C. RUTLEDGE,
Member.

Appendix "A"

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1962		March 31, 1963	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-Going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built dry cargo ships				
10,000 tonners.....	2	14,309	1	7,158
Tankers.....	2	44,815	2	42,153
	4	59,124	3	49,311
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	55	187,260	64	215,021
Tankers.....	15	61,470	13	44,464
	70	248,730	77	259,485
<i>Lakes Fleet</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	180	941,357	170	981,070
Tankers.....	37	76,032	38	82,523
	217	1,017,389	208	1,063,593
SUMMARY				
Dry cargo and passenger ships.....	237	1,142,926	235	1,203,249
Tankers.....	54	182,317	53	169,140
	291	1,325,243	288	1,372,389
SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY				
Retained under U.K. Registry.....	12	85,588	11	78,472
Transferred to U.K. Registry.....	7	44,168	7	44,161
Supply ships on loan.....	5	36,407	5	36,382
	24	166,163	23	159,015

As of March 31, 1963

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels).
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"A" Passenger, Dry Cargo, Tankers, Miscellaneous Tonnage Group	AGE Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage
100-199 tons.....	3	390	2	330	9	1,218	27	3,813	26	3,707	31	4,187	21	2,938	9	1,272	128	17,855
200-499 tons.....	3	1,146	6	1,843	2	838	21	7,156	10	3,310	15	4,226	6	1,842	9	3,332	72	23,693
500-999 tons.....	6	4,715	3	1,696	5	3,226	13	8,313	4	3,061	5	4,004	8	5,787	3	1,793	47	32,595
1000-1999 tons.....	5	6,735	3	3,356	4	5,613	10	14,877	4	5,915	27	49,036	27	45,848	7	10,900	87	142,280
2000-4999 tons.....	8	28,217	17	48,350	11	29,054	20	58,069	1	2,238	16	39,567	17	42,808	33	133,411	123	381,714
5000-9999 tons.....	7	45,990	4	32,924	1	5,812	4	28,708	—	—	1	7,013	8	60,319	11	67,549	36	248,315
10,000-14,999 tons.....	1	10,061	1	11,392	12	149,388	—	—	—	—	—	—	1	10,480	—	—	15	181,321
over 15,000 tons.....	13	233,686	2	30,779	1	15,185	3	51,916	—	—	—	—	—	—	—	—	19	331,566
Totals.....	46	330,940	38	130,670	45	210,334	98	172,852	45	18,231	95	108,033	88	170,022	72	218,257	527	1,359,339

AGE GROUPS BY TYPE OF VESSEL																		
Passenger, Dry Cargo, Miscellaneous.....	20	27,158	15	10,225	23	22,540	79	83,122	42	12,920	49	18,553	42	29,556	21	11,306	291	215,380
Canallers.....	1	3,543	15	40,670	3	6,870	2	5,261	—	—	27	58,936	28	57,778	6	10,396	82	183,454
Upper Lakers, Bulk Carriers	19	257,665	7	75,095	11	138,488	4	55,554	—	—	—	—	9	68,042	41	190,962	91	785,806
Tankers.....	4	34,489	1	4,680	4	33,523	6	11,221	2	3,073	4	2,242	3	2,974	1	619	25	92,821
Canaller Tankers.....	2	8,085	—	—	4	8,913	7	17,694	1	2,238	15	28,302	6	11,672	3	4,974	38	81,878
Totals.....	46	330,940	38	130,670	45	210,334	98	172,852	45	18,231	95	108,033	88	170,022	72	218,257	527	1,359,339

As of March 31, 1963

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

	AGE Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage	No.	Tonnage
"B" Ferries																		
Tonnage Group																		
100-199 tons.....	1	104	5	751	9	1,352	2	367	1	106	4	634	4	603	2	301	28	4,218
200-499 tons.....	5	1,474	4	956	3	1,166	3	864	1	412	4	1,304	6	1,953	3	1,140	29	9,269
500-999 tons.....	4	2,500	2	1,048	—	—	4	2,950	1	950	1	780	3	2,630	—	—	15	10,858
1000-1999 tons.....	2	3,251	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	1	1,491	3	3,799	9	12,208
2000-4999 tons.....	6	19,255	—	—	1	4,878	1	4,979	—	—	2	6,180	2	5,178	1	3,911	13	44,381
5000-9999 tons.....	—	—	3	20,246	3	18,609	1	6,694	—	—	—	—	—	—	—	—	7	45,549
Totals.....	18	26,584	15	24,150	16	26,005	11	15,854	3	1,468	13	11,416	16	11,855	9	9,151	101	126,483
"C" Tugs																		
100-199 tons.....	6	814	5	799	4	538	26	4,050	15	2,088	11	1,406	20	2,703	10	1,352	97	13,750
200-499 tons.....	13	3,085	5	1,158	4	976	21	5,904	7	2,130	7	1,966	14	4,708	16	4,422	87	24,349
500-999 tons.....	1	501	—	—	1	719	9	5,471	3	2,360	—	—	1	544	1	614	16	10,209
Totals.....	20	4,400	10	1,957	9	2,233	56	15,425	25	6,578	18	3,372	35	7,955	27	6,388	200	48,308
"D" Fishing Vessels																		
100-199 tons.....	39	5,521	12	1,402	16	2,235	52	7,679	31	3,854	12	1,785	4	556	3	497	169	23,529
200-499 tons.....	11	3,449	17	4,594	14	4,631	10	2,656	11	3,342	5	1,275	5	1,625	1	202	74	21,774
500-999 tons.....	—	—	1	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	500
Totals.....	50	8,970	30	6,496	30	6,866	62	10,335	42	7,196	17	3,060	9	2,181	4	699	244	45,803

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY
(Trade with or via the United States of America excluded)

	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's)	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615
Percentage carried in—														
Canadian-flag ships	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03	.2	.2
United Kingdom-flag ships	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3
Norwegian-flag ships	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8
Panamanian-flag ships	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5
American-flag ships	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3
Netherlands-flag ships	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8
Greek-flag ships	1.6	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3
Swedish-flag ships	2.9	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3
German-flag ships	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8
Japanese-flag ships	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6
Liberian-flag ships	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1
Italian-flag ships	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2
Ships of other flags	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

TABLE V
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1962

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LTD- V.T. 117-119..... Van Bar 14 & 15.....	3 Steel Barges..... 2 Steel Barges.....	Non-prop..... Non-prop.....	668 ea. 1,433 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Vancouver Barge Transportation Co. Ltd.
Hull 229..... V.T. 150 & 151..... Euco 80-85..... S. & R. 236..... G. of G. 234..... G. of G. 235..... Island Exporter..... Island Importer..... Straits 110 and 111..... G. B. Reed.....	Piledriver Hull..... 2 Steel Barges..... 6 Steel Barges..... Steel Barge..... Steel Barge..... Steel Barge..... Self-unloading Barge..... Self-unloading Barge..... 2 Steel Barges..... Fisheries Research Vessel.....	Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... 1,000 b.h.p. Diesel.....	79 1,579 ea. 470 ea. 568 568 568 5,875 5,875 656 ea. 769	Pacific Piledriving Co. Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Evans, Coleman & Evans Ltd. R. J. Bicknell T. S. Byrn J. S. Byrn McAllister Towing Co. Ltd. McAllister Towing Co. Ltd. Straits Marine Ltd. Dept. of Fisheries
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. Queen of Victoria.....	Auto-Pass. Ferry.....	6,000 h.p. T/S Diesel.....	3,541	B. C. Toll Highways & Bridges Authority
Jacques Cartier B.C..... Crown Zellerbach Loader No. 2..... Westport Straits.....	Steel Tug..... Log-loading Barge..... Self-loading Barge.....	670 h.p. Diesel..... Non-prop..... Non-prop.....	70 267 1,527	Deeks-McBride Ltd. Crown Zellerbach Canada Ltd. Marcus Barge Co. Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. Queen of Vancouver.....	Pass. and Auto Ferry.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	3,541	B. C. Toll Highways & Bridges Authority
G. of G. 230-233..... Lakelse.....	4 Steel Scows..... Steel Barge.....	Non-prop..... Non-prop.....	567 ea. 803	Gulf of Georgia Towing Co. Ltd. Northland Shipping Co. Ltd.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. Mondoc..... Laurendoc..... Taerner..... W. Harold Rea.....	Bulk Freighter..... Bulk Freighter..... Pass. and Cargo Vessel..... Oil Tanker.....	2,000 h.p. T/S Diesel..... 2,000 h.p. T/S Diesel..... 2,200 h.p. T/S Diesel..... 3,200 h.p. T/S Diesel.....	2,497 2,497 1,135 4,009	Canada Steamship Lines Ltd. Canada Steamship Lines Ltd. Dept. of Transport Canadian Oil Companies Ltd.

PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1962—Concluded

Shipyards and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
RUSSEL BROTHERS LTD.				
<i>D.P.W. No. 30</i>	Suction Dredge.....	Non-prop.....	29	Dept. of Public Works
<i>Rupert River</i>	Steel Tug.....	400 h.p. Diesel.....	54	Rupert's Land Trading Co.
<i>HBC 150</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	281	Rupert's Land Trading Co.
<i>Federal Beaver</i>	Steel Tug.....	1,600 h.p. T/S Diesel.....	182	Federal Terminals Ltd.
<i>Hull 112</i>	Suction Dredge.....	Non-prop.....	29	International Nickel Co. Ltd.
<i>Flo Cooper</i>	Steel Tug.....	900 h.p. Diesel.....	97	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Hollis IV</i>	Work Boat.....	600 h.p. Diesel.....	24	Russel Brothers Ltd.
<i>Indian Lake</i>	Steel Tug.....	500 h.p. Diesel.....	55	Bowater's Newfoundland Pulp & Paper Mills Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD.				
<i>Sir John Crosbie</i>	Bulk Freighter.....	2,300 b.h.p. Diesel.....	1,859	Newfoundland Engineering & Construction Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD.				
<i>Pitts No. 1</i>	Dump Scow.....	Non-prop.....	532	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Pitts No. 2</i>	Dump Scow.....	Non-prop.....	532	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Shiawassie</i>	Pass. Vessel.....	120 b.h.p. Diesel.....	62	City of Toronto
<i>Endiang</i>	Aux. Ketch.....	320 b.h.p. Diesel.....	72	John P. Labatt
CANADIAN VICKERS LTD.				
<i>Montrealais</i>	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	17,647	Canadian Vickers Ltd.
<i>H.M.C.S. Mackenzie</i>	Escort Vessel.....	T/S Turbine.....	2,600 displ.	Royal Canadian Navy
<i>Simcoe</i>	Supply and Buoy Vessel.....	2,000 s.h.p. T/S Diesel.....	961	Dept. of Transport
MARINE INDUSTRIES LTD.				
<i>Trois-Rivieres</i>	Auto-Pass. Ferry.....	1,440 h.p. Diesel.....	882	City of Three Rivers
<i>S.L.S. Hercules</i>	Floating Crane.....	1,640 h.p. Diesel.....	2,108	St. Lawrence Seaway Authority
DAVIE SHIPBUILDING LTD.				
<i>Hudson Transport</i>	Oil Tanker.....	3,200 b.h.p. T/S Diesel.....	4,076	Hall Corporation of Canada Ltd.
<i>Menier Consol</i>	Pulpwood Carrier.....	2,880 b.h.p. T/S Diesel.....	2,575	Anticosti Shipping Co. Ltd.
<i>Foundation Viscount</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	A. D. Ross & Co. Ltd.
<i>Foundation Vim</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	A. D. Ross & Co. Ltd.
<i>Foundation Vigour</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	Foundation of Canada Engineering Corporation Ltd.
<i>Foundation Viking</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	Foundation of Canada Engineering Corporation Ltd.
<i>Foundation Viceroy</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	Foundation Maritime Ltd.
<i>Foundation Vanguard</i>	Steel Tug.....	1,000 b.h.p. S/S Diesel.....	207	Foundation Maritime Ltd.

GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>W. N. Twolan</i> <i>Polaris Explorer</i>	Steel Tug..... Cargo Vessel.....	1,400 b.h.p. T/S Diesel..... 700 b.h.p. S/S Diesel.....	299 605	National Harbours Board Polaris Shipping Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Hamiltonian</i> <i>Irvingstream</i> <i>Fundy Bay</i>	Bulk Freighter..... Oil Tanker..... Steel Trawler.....	9,000 s.h.p. Turbine..... 8,100 b.h.p. Diesel..... 660 b.h.p. Diesel.....	18,192 15,185 331	Canadian General Electric Co. Ltd. Irving Oil Company Ltd. Frank Shepherd
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Confederation</i> <i>Cape Freels</i>	Auto-Pass. Ferry..... Patrol Vessel.....	6,000 b.h.p. Diesel Electric.. 2,560 b.h.p. T/S Diesel.....	2,371 696	Dept. of Transport Dept. of Fisheries
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>D.P.W. No. 125</i>	Suction Dredge.....	Non-prop.....	45	Dept. of Public Works

Appendix "F"

TABLE VI

VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1958-1962

Shipbuilding Area	1958	1959	1960	1961	1962
	\$	\$	\$	\$	\$
PACIFIC COAST					
Shipbuilding	2,030,900	69,957,000	7,419,500	5,238,700	14,284,100
Repairs and Conversions	5,311,000	5,956,700	5,331,300	5,592,900	5,961,100
	7,341,900	75,913,700	12,750,800	10,831,600	20,245,200
GREAT LAKES					
Shipbuilding	17,031,200	17,854,700	16,193,500	10,982,900	10,197,800
Repairs and Conversions	8,976,300	3,897,200	5,542,500	4,277,900	4,101,900
	26,007,500	21,751,900	21,736,000	15,260,800	14,299,700
St. LAWRENCE					
Shipbuilding	64,919,000	41,909,000	34,268,000	25,171,800	46,233,100
Repairs and Conversions	8,689,000	12,702,500	11,175,000	12,756,700	10,588,700
	73,608,000	54,611,500	45,443,000	37,928,500	56,821,800
ATLANTIC					
Shipbuilding	3,668,000	23,053,600	4,198,500	2,561,300	16,054,000
Repairs and Conversions	9,030,400	7,674,900	8,235,200	7,893,900	7,666,600
	12,698,400	30,728,500	12,433,700	10,455,200	23,720,600
SUMMARY					
Shipbuilding	87,649,100	152,774,300	62,079,500	43,955,700	86,769,000
Repairs and Conversions	32,006,700	30,231,300	30,284,000	30,521,400	28,318,300
	119,655,800	183,005,600	92,363,500	74,477,100	115,087,300

TABLE VII
PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1963

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
YARROWS LIMITED				
<i>Racer (Hull 250)</i>	95' Search and Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	100	Dept. of Transport
<i>Hulls 253 & 254</i>	2—180' Steel Barges.....	Non-prop.....	850 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>Hull 255</i>	342' Self-unloading Log Barge.....	Non-prop.....	3,715	Crown Zellerbach Canada Ltd.
<i>Hull 256</i>	165' Steel Barge.....	Non-prop.....	656	Straits Marine Ltd.
<i>Hull 259</i>	260' Steel Barge.....	Non-prop.....	2,150	Harbour Industries Ltd.
—	235' Pacific Naval Laboratory Research Vessel.....	1,720 h.p. Diesel.....	—	Dept. of Transport
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
<i>Queen of Esquimalt (Hull 100)</i> ...	342' Pass-Auto Ferry.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	3,545	B.C. Toll Highways & Bridges Authority
<i>Island Tug 82 & 83 (Hulls 102 & 103)</i>	2—168' Steel Barges.....	Non-prop.....	720 ea.	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Hunter Point</i>	95' Fisheries Patrol Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	100	Dept. of Fisheries
<i>Queen of Alaska</i>	289'7" Pass. Cruise Ship.	3,250 h.p. Diesel.....	3,000	Alaska Cruise Lines Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD.				
<i>Ready (Hull 313)</i>	95' Search & Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	—	Dept. of Transport
<i>Northland Prince (Hull 314)</i>	329' Pass and Cargo Vessel.....	4,200 b.h.p. S/S Diesel.....	3,700	Northland Shipping Co. Ltd.
<i>Queen of the Islands (Hull 320)</i>	236' Auto-Pass. Ferry.....	1,800 b.h.p. T/S Diesel.....	1,920	B.C. Toll Highways & Bridges Authority
—	2—120' Steel Barges.....	Non-prop.....	567 ea.	James S. Byrn
<i>Hull 321</i>	102'6" Steel Barge.....	Non-prop.....	210	The British American Oil Co. Ltd.

PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1963—Continued

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Black Bay (Hull 172)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,900 s.h.p. Turbine.....	17,350	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Yankanuck (Hull 178)</i>	325' Cargo Vessel.....	1,860 b.h.p. Diesel.....	3,100	Yankanuck Steamships Ltd.
<i>Hull 177</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 179</i>	605' Bulk Freighter.....	5,332 b.h.p. Diesel.....	10,000	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
<i>Hull 180</i>	173'9" Refrig. Cargo Vessel.....	600 b.h.p. Diesel.....	495	Caribou Reefers Ltd.
<i>Hull 181</i>	730' Bulk Freighter.....	8,000 b.h.p. Diesel.....	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 182</i>	443'6" Package Freighter.....	3,600 b.h.p. Diesel.....	5,900	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 183</i>	188'6" Cargo Vessel.....	650 b.h.p. Diesel.....	680	H. B. Clyde Lake Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Montmagny (Hull 1200)</i>	148' Supply and Buoy Vessel.....	1,100 s.h.p. Diesel.....	400	Dept. of Transport
<i>HBC 300 (Hull 1214)</i>	100' Steel Barge.....	Non-prop.....	244	Rupert's Land Trading Co.
<i>Roberval (Hull 1215)</i>	80' Steel Tug.....	765 h.p. Diesel.....	90	Price Brothers Ltd.
<i>Hull 1216</i>	80' Fire Tug.....	1,200 h.p. Diesel.....	105	City of Toronto
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Hulls 32 and 33</i>	2—175' Self-prop. Barges.....	670 h.p. T/S Diesel.....	900 ea.	Imperial Oil Ltd.
<i>Hull 34</i>	77' Steel Tug.....	300 b.h.p. Diesel.....	80	Port Weller Dry Docks Ltd.
<i>Hull 36</i>	62' Steel Tug.....	380 b.h.p. Diesel.....	63	McFadden Lumber Co.
<i>Hulls 35 and 37</i>	2—678'2" Self-unloading Bulk Freighters.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	16,000 ea.	Upper Lakes Shipping Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Relay (Hull 93)</i>	95' Search and Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. Diesel.....	100	Dept. of Transport
—	76'10½" Steel Barge.....	Non-prop.....	808	Bayswater Shipping Ltd.
CANADIAN VICKERS LTD. <i>Hull 280</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	17,500	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Hull 281</i>	251'6" Arctic Depot Vessel.....	2,000 s.h.p. T/S Diesel.....	1,750	Dept. of Transport
—	585' Floating Dry Dock..	Non-prop.....	25,000	Canadian Vickers Ltd.

<i>Hull 282</i>	313' Cable Repair Ship...	9,000 s.h.p. Diesel-Elec.	4,900	Dept. of Transport
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Fort Ramezay (Hull 294)</i>	196'3" Cargo Vessel.....	1,320 b.h.p. Diesel.....	900	Maritime Agency Inc.
—	120' Steel Scow.....	Non-prop.....	352	Dufresne Construction Co. Ltd.
<i>Hull 305</i>	412'7" Oil Tanker.....	4,600 h.p. Diesel.....	5,100	Branch Lines Ltd.
—	196'3" Cargo Vessel.....	1,320 b.h.p. Diesel.....	900	Maritime Agency Inc.
—	199' Car Ferry.....	1,600 h.p. T/S Diesel.....	780	La Compagnie de Traverse du St-Laurent Ltée.
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Foundation Valiant (Hull 637)</i>	126' Steel Tug.....	1,600 b.h.p. T/S Diesel.....	350	Foundation Maritime Ltd.
<i>Frankcliffe Hall (Hull 638)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 b.h.p. Turbine.....	17,350	Hall Corporation of Canada Ltd.
<i>Baie St. Paul (Hull 639)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 b.h.p. Turbine.....	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Rally (Hull 640)</i>	95' Search and Rescue Vessel.....	2,400 b.h.p. T/S Diesel.....	100	Dept. of Transport
<i>Fort St. Louis (Hull 641)</i>	463' Package Freighter.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	5,850	Steel Company of Canada Ltd.
<i>Hulls 642 and 643</i>	2—315' Bulk Freighters.....	3,320 b.h.p. T/S Diesel.....	3,500 ea.	N. M. Paterson & Sons Ltd.
<i>Hull 644</i>	Refrig. Cargo Vessel.....	1,200 b.h.p. T/S Diesel.....	750	Dept. of Fisheries
<i>Hulls 645 and 646</i>	2—219' Frozen Fish Carriers.....	1,320 b.h.p. S/S Diesel.....	1,250 ea.	Blue Peter Steamships Ltd.
<i>Hull 647</i>	730' Bulk Freighter.....	8,000 b.h.p. Diesel.....	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hulls 648 and 649</i>	2—775' Oil Tankers.....	20,900 s.h.p. Turbine.....	58,500 dwt. ea.	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Hull 650</i>	467' Package Freighter.....	6,000 b.h.p. Diesel.....	8,000 dwt.	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.
<i>Hull 651</i>	167' Combination Fishing Trawler.....	1,600 h.p. Diesel.....	750	Scarab Fishing Ventures Ltd.
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Trans—St. Laurent (Hull 79)</i>	260' Pass. Auto Ferry.....	2,000 h.p. T/S Diesel.....	2,500	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.
<i>Hulls 80—82</i>	3—120' Steel Trawlers.....	650 b.h.p. Diesel.....	240 ea.	National Sea Products Ltd.
<i>Hulls 83—85</i>	3—129' Steel Trawlers.....	680 b.h.p. Diesel.....	284 ea.	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Hulls 86 and 87</i>	2—129' Steel Trawlers.....	750 b.h.p. Diesel.....	284 ea.	British Columbia Packers Ltd.
<i>Hulls 88 and 89</i>	2—129' Steel Trawlers.....	720 b.h.p. Diesel.....	285 ea.	St. Lawrence Sea Products Ltd.
—	204'6" Cargo Vessel.....	1,250 b.h.p. Diesel.....	1,000	La Cie de Navigation du Golfe Ltée.
—	279' Cargo Vessel.....	1,400 b.h.p. Diesel.....	1,250	La Cie de Navigation du Golfe Ltée.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. LTD. <i>Hudson (Hull 46)</i>	293'6" Hydrographic Survey Ship.....	7,500 s.h.p. T/S Diesel Elec.....	3,700	Dept. of Mines & Technical Surveys
<i>NewBrunswick (Hull 48)</i>	730' Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	18,000	Calvert Distillers Ltd.
<i>Hull 51</i>	116'6" Steel Trawler.....	660 b.h.p. Diesel.....	330	Fishermen's Loan Board of N.B.

PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1963—Concluded

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. Ltd. (Concluded)				
<i>Hulls 52—55</i>	4—116'6" Steel Trawlers.....	660 b.h.p. Diesel.....	330	Fishermen's Loan Board of N.B. Canadian General Electric Co. Ltd. Engineering Consultants Ltd.
<i>Hull 60</i>	730' Oil and Ore Carrier.....	13,750 Turbine.....	10,000	
<i>Hull 61</i>	365' Oil Tanker.....	4,200 b.h.p. S/S Diesel.....	4,500	
<i>Hull 63</i>	108' Steel Tug.....	3,500 b.h.p. T/S Diesel Elec.....	300	
<i>Hull 65</i>	200' Steel Barge.....	Non-prop.....	1,200	J. D. Irving Ltd.
<i>Hull 66</i>	120' Steel Tug.....	3,500 b.h.p. T/S Diesel Elec.....	350	J. D. Irving Ltd.
<i>Hull 67</i>	200' Steel Barge.....	Non-prop.....	1,200	New Brunswick Railway Co.
<i>Hull 68</i>	108' Steel Tug.....	3,500 b.h.p. T/S Diesel Elec.....	300	New Brunswick Railway Co.
<i>Hull 69</i>	200' Steel Barge.....	Non-prop.....	1,200	Engineering Consultants Ltd.
<i>Hull 70</i>	745' Oil Tanker.....	19,250 s.h.p. Turbine.....	58,500 dwt.	J. D. Irving Ltd.
<i>Hull 72</i>	252' Oil Tanker.....	1,000 b.h.p. Diesel.....	2,700 dwt.	Engineering Consultants Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD.				
<i>Hull 145</i>	95' Search and Rescue Vessel.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	100	Dept. of Transport Northumberland Ferries Ltd.
<i>Hull 148</i>	249' Auto-Pass. Ferry.....	3,200 h.p. T/S Diesel.....	1,600	

TABLE VIII
CAPITAL COST DETERMINATIONS MADE WITH RESPECT TO APPLICATIONS FOR THE BENEFITS OF CLAUSE 3
OF THE CANADIAN VESEL CONSTRUCTION ASSISTANCE ACT

FISCAL YEAR	DETERMINATIONS WITH RESPECT TO NEW CONSTRUCTION								DETERMINATIONS WITH RESPECT TO CONVERSIONS AND MAJOR ALTERATIONS	
	Cargo Vessels				Dredges, Scows and Barges				Tugs, Fishing Vessels, Ferries etc.	
	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value
1952/53.....	14	26,541,152.70	10	507,509.79	12	1,060,349.26	36	28,109,011.75	21	4,387,848.89
1953/54.....	8	18,841,346.88	19	987,490.10	41	1,026,306.06	68	20,855,143.04	17	3,213,387.25
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.53	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00

NOTE: The above capital cost determinations are not indicative of the number of vessels built during each fiscal year, since several interim determinations may be issued for the same vessel.

Appendix "I"

TABLE IX
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
EASTERN LOCAL SERVICES	
Between:	
<i>Baddeck and Iona, N.S.</i> 2 sailings daily, except Sundays, to connect with C.N.R. train at Iona, for passengers, mail, express and freight.	17,500.00
<i>Campobello, N.B., and Lubec, Maine, U.S.A.</i> Shuttle service, daily except Sundays, passenger and auto ferry.	5,950.00
<i>Dalhousie, N.B., and Miguasha, Quebec.</i> Hourly service 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during the navigation season. Passenger and auto ferry.	27,500.00
<i>Father Point and Baie Comeau, Quebec.</i> Capital subsidy of \$1,500,000.00 to be paid over a period of four years, commencing January 1962.	600,000.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i> Summer—3 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews. Summer—2 sailings weekly Grand Manan and Saint John. Winter—4 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews. Winter—1 sailing weekly Grand Manan and Saint John. Passenger and freight service.	101,500.00
<i>Halifax, Canso, Guysborough and Isle Madame, N.S.</i> Weekly sailings via waypoints, freight only.	30,000.00
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Quebec.</i> 7 sailings on week days and 5 on Sundays during summer months. Number of trips performed are reduced during winter months. Passenger and auto ferry.	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Summer)</i> Daily except Sundays, May 1 to November 15, passenger mail and freight service.	6,500.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Winter)</i> 3 sailings weekly, November 15 to April 30. Passenger and freight service.	1,700.00
<i>Magdalen Islands, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i> 1 round trip weekly during summer. 1 round trip every 10 days during Spring and Fall. Freight service.	23,000.00
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i> Daily except Sundays, freight service.	52,400.00
<i>Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.</i> Daily except Sundays, freight only.	31,250.00
<i>Murray Bay or Rimouski and North Shore of St. Lawrence, Quebec, (Winter)</i> 2 round trips in December and March. 1 round trip in January and February, from Murray Bay or Rimouski (or Quebec if ice conditions permit) to Seven Islands and waypoints to Havre St-Pierre, Quebec. Passenger and freight service.	35,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.</i>	
(a) Weekly sailings Owen Sound to Sault Ste-Marie via Manitoulin Island wayports during season of navigation. Passengers, freight and autos.	
(b) Ferry service Tobermory to South Bay Mouth from May 17 to October 22, increasing from one trip per day to five trips per day during summer. Passenger and auto service.	100,000.00
<i>Pelee Island and the Mainland, Ontario.</i>	
(a) Daily sailings during season of navigation.	
(b) Approximately the middle of June to and including Labour Day, service is extended to Sandusky, Ohio, U.S.A. Passenger and auto service.	80,352.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown, Souris, P.E.I., and the Magdalen Islands, Que.</i>	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Pictou, N.S.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Souris, P.E.I.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Charlottetown and one additional trip during the summer period between Magdalen Islands and Souris.	
Passenger, mail and freight service.	298,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland.</i>	
13 round trips on Mondays, Wednesdays and Saturdays.	
14 round trips on Tuesdays, Thursdays and Fridays.	
11 round trips on Sundays, all between 8.00 a.m. and 7.00 p.m.	
Passenger and auto service.	150,200.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland.</i>	
Weekly service during season of navigation, freight only.	72,000.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River</i>	
Weekly service from P.E.I. ports to ports of North Shore of St. Lawrence River. Freight only.	42,500.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.)</i>	
May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips per day. Passenger and auto service.	617,000.00
<i>Quebec, Natashquan and Harrington, Quebec.</i>	
(a) 1 round trip weekly from Montreal and Quebec to Havre St. Pierre via wayports. Freight and refrigerator service.	
(b) 1 round trip from Montreal and Quebec to Seven Islands and wayports to Blanc Sablon. Passenger, mail and freight service during navigation season. Sailings every two weeks.	430,000.00
<i>Rimouski, Matane and North Shore of St. Lawrence River, Que.</i>	
(a) 2 trips weekly from Rimouski to Seven Islands and wayports to Havre St. Pierre. 1 trip per week extended to Natashquan. Passenger, freight and mail service.	
(b) Daily sailing between Matane and Godbout or Franklin. During the navigation season, passenger, freight and mail service.	161,500.00
<i>Riviere-du-Loup and St-Simeon, Quebec.</i>	
From May 15 to June 30 and September 2 to October 15, 3 round trips per day.	
From July 1 to September 1 inclusive, 4 round trips per day.	
Passenger and auto ferry.	21,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Concluded

	Subsidy
	\$
<i>Saint John, N.B., Westport and Yarmouth, N.S.</i> 2 sailings weekly, May to October inclusive; 1 sailing weekly, November to April, calling at Tiverton, Freeport and Westport. Freight service only.....	38,000.00
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, Quebec.</i> 3 trips per month from Montreal and Quebec via wayports to Chandler. Freight service only.....	45,000.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Quebec.</i> (a) From the opening to the close of navigation, half-hour service from 6.00 a.m. to midnight, and hourly service from midnight to 6.00 a.m. (b) From close of navigation to opening of navigation in the Spring, one hourly service between 6.00 a.m. to 10.00 p.m. Passenger and auto ferry.....	43,000.00
<i>Sydney and Bay St. Lawrence, N.S.</i> 2 round trips per week during navigation season. Passenger and freight service.....	42,500.00
<i>Yarmouth, N.S. and Rockland, Maine, U.S.A.</i> Temporary service from February 12 to March 11, while the M/V <i>Bluenose</i> was undergoing repairs. 2 trips per week. Freight service only.....	6,600.00
NEWFOUNDLAND COASTAL SERVICES	
<i>Newfoundland Coastal Steamship Services include:</i>	
(a) St John's-Corner Brook via wayports, 1 round trip every 26 days during season of navigation.	
(b) St John's-Lewisporte via wayports, 1 round trip every fortnight during navigation season.	
(c) Placentia Bay-West Run, 2 sailings weekly year-round.	
(d) Placentia Bay-Bay Run, 1 sailing weekly year-round.	
(e) South Coast-Fortune Bay service. Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days, all year-round.	
(f) South Coast service. Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days year-round.	
(g) Green Bay service. Lewisporte to Shoe Cove via wayports, 1 round trip weekly during navigation season.	
(h) Lewisporte to Corner Brook via wayports during season of navigation, 1 round trip every 26 days.	
(i) Labrador service. St John's to Goose Bay via wayports, and connecting service via wayports to Nain. One sailing every 2 weeks during navigation season.	
All services are for passengers, mail and freight.....	4,751,788.00
WESTERN LOCAL SERVICES	
<i>Gold River and Zeballos, B.C.</i>	
4 round trips per week between Gold River and Zeballos, calling at wayports and logging camps on the route. Passenger, mail and freight service.....	12,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i>	
Weekly service from Vancouver to Prince Rupert and Stewart, calling at wayports. Passenger, freight and mail service.....	300,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i>	
Weekly service Vancouver and West Coast of Vancouver Island. Passenger, freight and mail service.....	88,000.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Fin

Subvention	
\$	<i>Vancouver et les ports situés dans le nord de la Colombie-Britannique.</i> Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et à Stewart, avec arrêt aux ports intermédiaires.
300,000.00	<i>Vancouver et le littoral ouest de l'Île de Vancouver (C.-B.)</i> Service hebdomadaire de Vancouver au littoral ouest de l'Île de Vanco- ver. Service pour passagers, marchandises et courrier.
88,000.00	

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention		
\$		
38,000.00	Service-marchandises seulement.	<i>Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-B.)</i> 2 départs chaque semaine, de mai à octobre inclusivement. 1 voyage hebdomadaire de novembre à avril, avec arrêts à Tiverton, Freeport et Westport.
45,000.00	ports intermédiaires. Service-marchandises seulement.	<i>Ports du Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.)</i> 3 voyages par mois, de Montréal et Québec à Chandler avec arrêts aux ports intermédiaires. Service-marchandises seulement.
43,000.00	Transbordeur d'autos et de passagers.	<i>Sorel et île Saint-Ignace (P.Q.)</i> (a) Depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, service à toutes les demi-heures, de 6h. du matin jusqu'à minuit, et service à toutes les heures, de minuit jusqu'à 6h. du matin. (b) Depuis la clôture de la navigation jusqu'à l'ouverture au printemps, service à toutes les heures entre 6h. du matin et 10 h. du soir.
42,500.00	Service passagers et marchandises.	<i>Sydney et baie de Saint-Laurent (N.-B.)</i> 2 voyages aller et retour chaque semaine pendant la saison de navigation. Service passagers et marchandises.
6,600.00	Service temporaire du 12 février au 11 mars pendant que le N.M. BLUENOSE était en réparation. Deux voyages par semaine, service-marchandises seulement.	<i>Yarmouth (N.-B.) et Rockland (Maine), E.-U.</i> Service temporaire du 12 février au 11 mars pendant que le N.M. BLUENOSE était en réparation. Deux voyages par semaine, service-marchandises seulement.
4,751,788.00	des marchandises.	<i>Les services côtiers de Terre-Neuve comprennent:</i> (a) Saint-Jean à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. (b) Saint-Jean à Lewisport avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour toutes les deux semaines pendant la saison de navigation. (c) Baie Placentia, vers l'ouest. Deux départs chaque semaine pendant toute l'année. (d) Baie Placentia, trajet de la baie. Un départ hebdomadaire pendant toute l'année. (e) Côte sud, service de la baie Fortune. D'Argentia à Port-aux-Basques avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 14 jours, toute l'année. (f) Service de la côte sud. D'Argentia à Port-aux-Basques avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage aller et retour à tous les 14 jours à l'année longue. (g) Service de la baie Green. De Lewisport à Shoe Cove avec arrêts à des ports intermédiaires. Un voyage hebdomadaire aller et retour pendant la saison de navigation. (h) De Lewisport à Corner Brook avec arrêts à des ports intermédiaires pendant la saison de navigation. (i) Service du Labrador. Service de Saint-Jean à Goose Bay avec arrêts à des ports intermédiaires, et service de raccordement avec arrêts à des ports intermédiaires jusqu'à Nain. Un départ à toutes les 2 semaines pendant la saison de navigation. Tous les services assurent le transport des passagers, du courrier et des marchandises.
12,000.00	Gold River et Zeballos (C.-B.)	4 voyages aller et retour chaque semaine de Gold River à Zeballos, avec arrêt aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours. Service pour passagers, courrier et marchandises.
	SERVICES LOCAUX DE L'OUEST	<i>Gold River et Zeballos (C.-B.)</i> 4 voyages aller et retour chaque semaine de Gold River à Zeballos, avec arrêt aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours. Service pour passagers, courrier et marchandises.

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention	
\$	<p><i>Owen Sound et l'île Manitoulin (Ontario)</i></p> <p>(a) Voyages hebdomadaires entre Owen Sound et Sault-Sainte-Marie avec arrêt aux ports intermédiaires de l'île Manitoulin pendant la saison de navigation. Passagers, marchandises et automobiles.</p> <p>(b) Service quotidien de transbordements entre Tobermory et South Baymouth du 17 mai au 22 octobre; pendant l'été, jusqu'à cinq voyages par jour. Passagers et automobiles.</p> <p><i>Île Pelée et la terre ferme (Ontario)</i></p> <p>(a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation.</p> <p>(b) Depuis le milieu de juin approximativement jusqu'à la Fête du Travail inclusivement, le service est prolongé jusqu'à Sandusky (Ohio). E.-U. Service passagers et automobiles.</p> <p><i>Pictou (N.-É.), Charlottetown (I.P.-É.) et les îles de la Madeleine (P.Q.)</i></p> <p>1 départ hebdomadaire de Pictou (N.-É.) pour les îles de la Madeleine. 1 départ hebdomadaire de Souris (I.P.-É.) pour les îles de la Madeleine. 1 départ hebdomadaire de Charlottetown pour les îles de la Madeleine. 1 voyage supplémentaire pendant l'été entre les îles de la Madeleine et Souris.</p> <p>Service pour passagers, courtier et marchandises.</p> <p><i>Portugal Cove et l'île Bell (T.-N.)</i></p> <p>13 voyages aller et retour les lundi, mercredi et samedi</p> <p>14 voyages aller et retour les mardi, jeudi et vendredi; et</p> <p>11 voyages aller et retour, le dimanche, entre 8 h. du matin et 7 h. du soir</p> <p>Transbordement d'autos et de passagers.</p> <p><i>Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve</i></p> <p>Service hebdomadaire pendant la saison de navigation; marchandises seulement.</p> <p><i>Île du Prince-Édouard et rive nord du Saint-Laurent</i></p> <p>Service hebdomadaire des ports de l'île du Prince-Édouard aux ports de la rive nord du Saint-Laurent. Service-marchandises.</p> <p><i>Île du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse (Îles Wood (I.P.-É.) et Caribou (N.-É.))</i></p> <p>Du 1^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 6 voyages aller et retour par jour; entre le 21 juin et le 21 septembre, 4 voyages aller et retour par jour. Service de transbordement d'autos et de passagers</p> <p><i>Québec, Natashquan et Harrington (P.Q.)</i></p> <p>(a) 1 voyage aller et retour chaque semaine de Montréal et Québec à Havre Saint-Pierre avec arrêts à des ports intermédiaires.</p> <p>(b) Service marchandises et de réfrigération.</p> <p>1 voyage aller et retour, toutes les deux semaines, de Montréal et Québec jusqu'à Sept-Îles et, avec arrêts à des ports intermédiaires, jusqu'à Blanc-Sablon. Service pour passagers, courtier et marchandises pendant la saison de navigation. Départs à toutes les deux semaines.</p> <p><i>Rimouski, Malama et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.)</i></p> <p>(a) 2 voyages par semaine de Rimouski à Sept-Îles et aux ports intermédiaires, jusqu'à Havre Saint-Pierre;</p> <p>1 voyage par semaine jusqu'à Natashquan. Passagers, courtier et marchandises.</p> <p>(b) Service quotidien entre Matane et Godbout ou Franklin.</p> <p>Pendant la saison de navigation, service pour passagers, marchandises et courtier.</p> <p><i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i></p> <p>Du 15 mai au 30 juin et du 2 septembre au 15 octobre, 3 voyages aller et retour chaque jour.</p> <p>Du 1^{er} juillet au 1^{er} septembre inclusivement, 4 voyages aller et retour chaque jour.</p> <p>Transbordement d'autos et de passagers.</p>
100,000.00	
80,352.00	
298,000.00	
150,200.00	
72,000.00	
42,500.00	
617,000.00	
430,000.00	
161,500.00	
21,000.00	

Appendice «I»

TABLEAU IX
SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

SERVICES LOCAUX DE L'EST Baddack et Iona (N.-E.)	
17,500.00	Deux départs par jour, sauf le dimanche, pour établir la correspondance avec le train du National-Canadien à Iona; transport des passagers, du courrier, des messageries et des marchandises.
5,950.00	Campobello (N.-B.) et Lubec (Maine), E.-U. Service de navette, quotidien sauf le dimanche; transbordeur de passagers et d'automobiles.
27,500.00	Dalhousie (N.-B.) et Miguasha (P.-Q.) A toutes les heures, de 7 h. du matin à 10 h. du soir, durant la saison de navigation; transbordeur de passagers et d'automobiles.
600,000.00	Pointe-au-Père et Baie-ComEAU (P.-Q.) Subvention à l'établissement de \$1,500,000 dont le paiement sera réparti, sur une période de cinq années, à compter de janvier 1962.
101,500.00	Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.) En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En été: 2 voyages par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean En hiver: 4 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En hiver: 1 voyage par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean
30,000.00	Halifax, Canso, Guysborough et l'île Madame (N.-E.) Voyages hebdomadaires avec arrêts à des ports intermédiaires, marchandises seulement.
33,000.00	Ille aux Coudres et les Îboullements (P.-Q.) Sept voyages par jour sur semaine et 5 le dimanche, en été. La fréquence des voyages est moindre en hiver. Transbordeur d'auto et de passagers
6,500.00	Ille aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (Été) Tous les jours sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre. Service pour passagers, courrier et marchandises.
1,700.00	Ille aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (Hiver) 3 voyages par semaine, du 15 novembre au 30 avril. Passagers et marchandises.
23,000.00	Ille de la Madeleine (P.-Q.), Chéticamp et Halifax (N.-E.) 1 voyage aller et retour toutes les semaines en été. Un voyage aller et retour à tous les 10 jours au printemps et à l'automne. Service-marchandises.
52,400.00	Mulgrave et Canso (N.-E.) Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.
31,250.00	Mulgrave, Queensport et l'île Madame (N.-E.) Tous les jours, sauf le dimanche. Marchandises seulement.
35,000.00	Murray Bay ou Rimouski et rive nord du Saint-Laurent (P.-Q.) (Hiver) 2 voyages aller et retour en décembre et en mars. 1 voyage aller et retour en janvier et en février, de Murray Bay ou de Rimouski (ou de Québec) à Sept-Îles, avec arrêts aux ports intermédiaires, jusqu'à Havre Saint-Pierre (P.-Q.). Services passagers et marchandises.

TABLEAU VIII

DÉTERMINATION DE COÛT EN CAPITAL CONCERNANT LES DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉVUES PAR L'ARTICLE 3
DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS									
	Navires de charge		Dragues, péniches et chandals		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Total des déterminations		DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET IMPORTANTES MODIFICATIONS	
	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$
1952/53.....	14	26,541,152.70	10	507,509.79	12	1,060,349.26	36	28,109,011.75	21	4,387,848.89
1953/54.....	8	18,841,346.88	19	987,490.10	41	1,026,306.06	68	20,855,143.04	17	3,213,387.25
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00

NOTA: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émise à l'égard du même navire.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1963—Fin
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. Ltd. (suite)				
51.....	Chalutier en acier, 116 pi. 6 po.	Puiss. au frein 660 ch. Diesel	330	Fishermen's Loan Board of N.B.
52-55.....	4 chalutiers en acier, 116 pi. 6 po.	Puiss. au frein 660 ch. Diesel	330	Fishermen's Loan Board of N.B.
60.....	Transporteur de pétrole et de minéral, 730 pi.	13,750 Turbine.....	10,000	Canadian General Electric Co. Ltd.
61.....	Pétrolier, 365 pi.	Puiss. au frein 4,200 ch. Diesel 1 hélice	4,500	Engineering Consultants Ltd.
63.....	Remorqueur en acier, 108 pi.	Puiss. au frein 3,500 ch. Diesel-électrique 2 hélices	300	J. D. Irving Ltd.
65.....	Chaland en acier, 200 pi.	Aucun.....	1,200	J. D. Irving Ltd.
66.....	Remorqueur en acier, 120 pi.	Puiss. au frein 3,500 ch. Diesel-électrique 2 hélices	350	New Brunswick Railway Co.
67.....	Chaland en acier, 200 pi.	Aucun.....	1,200	New Brunswick Railway Co.
68.....	Remorqueur en acier 108 pi.	Puiss. au frein 3,500 ch. Diesel-électrique 2 hélices	300	Engineering Consultants Ltd.
69.....	Chaland en acier, 200 pi.	Aucun.....	1,200	J. D. Irving Ltd.
70.....	Pétrolier, 745 pi.....	Puiss. sur l'arbre 19,250 ch. Turbine	58,500 port en lourd	Engineering Consultants Ltd.
72.....	Pétrolier, 252 pi.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel	2,700 port en lourd	Engineering Consultants Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD.				
145.....	Navire de recherches et de sauvetage, 95 pi.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices	100	Ministère des Transports
148.....	Transbordeur d'automobiles et de passagers, 249 pi.	3,200 ch. Diesel 2 hélices.	1,600	Northumberland Ferries Ltd.

642 et 643.....	2 navires de transport en vrac, 315 pi.	Puiss. au frein 3,320 ch. Diesel 2 hélices	3,500	N. M. Paterson & Sons Ltd.
644.....	Cargo frigorifique.....	Puiss. au frein 1,200 ch. Diesel 2 hélices	750	Ministère des Pêcheries
645 et 646.....	2 transporteurs de poisson congelé, 219 pi.	Puiss. au frein 1,320 ch. Diesel 1 hélice	1,250 ch.	Blue Peter Steamships Ltd.
647.....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein 8,000 ch. Diesel	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
648 et 649.....	2 pétroliers, 775 pi.....	Puiss. sur l'arbre 20,900 ch. Turbine	58,500 port en lourd	Canadian General Electric Co. Ltd.
650.....	Navire à caissage, 467 pi..	Puiss. au frein 6,000 Diesel	8,000 port en lourd	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.
651.....	Chalutier mixte, 167 pi....	Puiss. de 1,600 ch. Diesel.	750	Scarab Fishing Ventures Ltd.
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Trans-St. Laurent (79)</i>				
80-82.....	Transbordeur d'automobiles et de passagers, 260 pi.	Puiss. de 2,000 ch. Diesel 2 hélices	2,500	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.
83-85.....	3 chalutiers en acier 120 pi.	Puiss. au frein 650 ch. Diesel	240 ch.	National Sea Products Ltd.
86 et 87.....	3 chalutiers en acier, 129 pi.	Puiss. au frein 680 ch. Diesel	284 ch.	Booth Fisheries Canadian Ltd.
88 et 89.....	2 chalutiers en acier, 129 pi.	Puiss. au frein 750 ch. Diesel	284 ch.	British Columbia Packers Ltd.
—	2 chalutiers en acier, 129 pi.	Puiss. au frein 720 ch. Diesel	285 ch.	St. Lawrence Sea Products Ltd.
—	Navire de charge, 204 pi. 6 po.	Puiss. au frein 1,250 ch. Diesel	1,000	La Cie de Navigation du Golfe Ltée
—	Navire de charge, 279 pi.	Puiss. au frein 1,400 ch. Diesel	1,250	La Cie de Navigation du Golfe Ltée
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Hudson (46)</i>				
	Navire hydrographique, 293 pi. 6 po.	Puiss. sur l'arbre 7,500 ch. Diesel-électrique 2 hélices	3,700	Ministère des Mines et des Relevés techniques
<i>Newbrunswickier (48)</i>	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine	18,000	Calvert Distillers Ltd.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1963—Suite
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Relay</i> (93).....	Navire de recherches et de sauvetage, 95 pi. Chaland en acier 76 pi. 10½ po.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel Aucun.....	100 808	Ministère des Transports Bayswater Shipping Ltd.
CANADIAN VICKERS LTD. 280.....	Navire de transport en vrac, 730 pi. Navire de dépôt de l'Arc-tique, 251 pi. 6 po. Dock flottant, 585 pi. Câblier, 313 pi.....	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine Puiss. sur l'arbre 2,000 ch. Diesel 2 hélices Aucun..... Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Diesel-électrique	17,500 1,750 25,000 4,900	Canadian General Electric Co. Ltd. Ministère des Transports Canadian Vickers Ltd. Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Fort Ramezey</i> (294).....	Navire de charge, 196 pi. 3 p. Péniche en acier, 120 pi.. Pétrolier, 412 pi. 7 po..... Navire de charge 196 pi. 3 po. Transbordeur d'automobiles, 199 pi.	Puiss. au frein 1,320 ch. Diesel Aucun..... Puiss. de 4,600 ch. Diesel. Puiss. au frein 1,320 ch. Diesel 1,600 ch. Diesel 2 hélices	900 352 5,100 900 780	Maritime Agency Inc. Dufresne Construction Cie Ltée Branch Lines Ltd. Maritime Agency Inc. La Compagnie de Traverse du St-Laurent Ltée
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Foundation Valiant</i> (637).....	Remorqueur en acier, 126 pi.	Puiss. au frein 1,600 ch. Diesel 2 hélices	350	Foundation Maritime Ltd.
<i>Frankcliffe Hall</i> (638).....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein 9,000 ch. Turbine	17,350	Hall Corporation of Canada Ltd.
<i>Baie St. Paul</i> (639).....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein 9,000 ch. Turbine	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Rally</i> (640).....	Navire de recherches et de sauvetage, 95 pi.	Puiss. au frein 2,400 ch. Diesel 2 hélices	100	Ministère des Transports
<i>Fort St. Louis</i> (641).....	Navire à caissage, 463 pi.	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices	5,850	Steel Company of Canada Ltd.

<i>Queen of the Islands</i> (320).....	Transbordeur d'automobiles et de passagers, 236 pi.	Puiss. au frein 1,800 ch. Diesel 2 hélices	1,920	B. C. Toll Highways & Bridges Authority
—	2 chalands en acier de 120 pi.	Aucun.....	567 ch.	James S. Byrn
321.....	Chaland en acier de 102 pi. 6 po.	Aucun.....	210	The British American Oil Co. Ltd.
COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD.				
<i>Black Bay</i> (172).....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,900 ch. Turbine	17,350	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Yanckanuck</i> (178).....	Navire de charge, 325 pi.	Puiss. au frein 1,860 ch. Diesel	3,100	Yanckanuck Steamships Ltd.
177.....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
179.....	Navire de transport en vrac, 605 pi.	Puiss. au frein 5,332 ch. Diesel	10,000	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
180.....	Cargo frigorifique, 173 pi. 9 po.	Puiss. au frein 600 ch. Diesel	495	Caribou Reefers Ltd.
181.....	Navire de transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein 8,000 ch. Diesel	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.
182.....	Navire à caissage, 443 pi. 6 po.	Puiss. au frein 3,600 ch. Diesel	5,900	Canada Steamship Lines Ltd.
183.....	Navire de charge, 188 pi. 6 po.	Puiss. au frein 650 ch. Diesel	680	H. B. Clyde Lake Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD.				
<i>Montmagry</i> (1200).....	Ravitailleur-baliseur, 148 pi.	Puiss. sur l'arbre 1,100 ch. Diesel	400	Ministère des Transports
<i>HBC 300</i> (1214).....	Chaland en acier, 100 pi.	Aucun.....	244	Rupert's Land Trading Co.
<i>Robertval</i> (1215).....	Remorqueur en acier, 80 pi.	Puiss. de 765 ch. Diesel...	90	Price Brothers Ltd.
1216.....	Remorqueur-pompe, 80 pi.	Puiss. de 1,200 ch. Diesel.	105	Ville de Toronto
PORT WELLER DRY DOCKS LTD.				
32 et 33.....	2 chalands autoprofusés, 175 pi.	Puiss. de 670 ch. Diesel 2 hélices	900 ch.	Imperial Oil Ltd.
34.....	Remorqueur en acier, 77 pi.	Puiss. au frein 300 ch. Diesel	80	Port Weller Dry Docks Ltd.
36.....	Remorqueur en acier, 62 pi.	Puiss. au frein 380 ch. Diesel	63	McFadden Lumber Co.
35 et 37.....	2 navires de transport en vrac autodéchargeurs, 678 pi. 2 po.	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine	16,000 ch.	Upper Lakes Shipping Ltd.

Appendice «G»

TABLEAU VII
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIEN AU 31 MARS 1963
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
YARROWS LIMITED <i>Racer (250)</i> <i>253 et 254</i> <i>255</i> <i>256</i> <i>259</i> —.....	Navire de recherches et de sauvetage de 95 pi. 2 chalands en acier de 180 pi. Chaland de billes autodé-chargeur de 342 pi. Chaland en acier de 165 pi. Chaland en acier de 260 pi. Navire de recherches du laboratoire naval du Pacifique, 235 pi.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices Aucun Aucun..... Aucun..... Aucun..... Puis. de 1,720 ch. Diesel.	100 850 ch. 3,715 656 2,150 —	Ministère des Transports Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Crown Zellerbach Canada Ltd. Straits Marine Ltd. Harbour Industries Ltd. Ministère des Transports
VICTORIA MACHINERY DEPOT Co. LTD. <i>Queen of Esquimalt (100)</i> <i>Island Tug 82 et 83 (102 et 103)</i> <i>Hunter Point</i> <i>Queen of Alaska</i>	Transbordeur de passagers et d'autos, 342 pi. 2 chalands en acier de 168 pi. Bateau patrouilleur des pêcheries, 95 pi. Navire de croisière à pas-sagers, 289 pi. 7 po.	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices Aucun..... Puis. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices 3,250 ch. Diesel	3,545 720 ch. 100 3,000	B. C. Toll Highways & Bridges Authority Island Tug & Barge Ltd. Ministère des Pêcheries Alaska Cruise Lines Ltd.
BURKARD DRY DOCK Co. LTD. <i>Ready (313)</i> <i>Northland Prince (314)</i>	Navire de recherches et de sauvetage, 95 pi. Navires à passagers et à marchandises, 329 pi.	Puiss. sur l'arbre 2,400 ch. Diesel 2 hélices Puis. au frein 4,200 ch. Diesel 1 hélice	— 3,700	Ministère des Transports Northland Shipping Co. Ltd.

TABLEAU VI

Appendice «F»

VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
DANS LES CHANTIERS CANADIENS 1958-1962

Région de construction	1958	1959	1960	1961	1962
LITTORAL DU PACIFIQUE					
Construction navale.....	\$ 2,030,900	\$ 69,957,000	\$ 7,419,500	\$ 5,238,700	\$ 14,284,100
Réparations et conversions.....	5,311,000	5,956,700	5,331,300	5,592,900	5,961,100
	7,341,900	75,913,700	12,750,800	10,831,600	20,245,200
GRANDS LACS					
Construction navale.....	17,031,200	17,854,700	16,193,500	10,982,900	10,197,800
Réparations et conversions.....	8,976,300	3,897,200	5,542,500	4,277,900	4,101,900
	26,007,500	21,751,900	21,736,000	15,260,800	14,299,700
SAINT-LAURENT					
Construction navale.....	64,919,000	41,909,000	34,268,000	25,171,800	46,233,100
Réparations et conversions.....	8,689,000	12,702,500	11,175,000	12,756,700	10,588,700
	73,608,000	54,611,500	45,443,000	37,928,500	56,821,800
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE					
Construction navale.....	3,668,000	23,053,600	4,198,500	2,561,300	16,054,000
Réparations et conversions.....	9,030,400	7,674,900	8,235,200	7,893,900	7,666,600
	12,698,400	30,728,500	12,433,700	10,455,200	23,720,600
Résumé					
Construction navale.....	87,649,100	152,774,300	62,079,500	43,955,700	86,769,000
Réparations et conversions.....	32,006,700	30,231,300	30,284,000	30,521,400	28,318,300
	119,655,800	183,005,600	92,363,500	74,477,100	115,087,300

CARACTÉRISTIQUES DE NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1962—Fin

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Confederation</i>	Transbordeur d'autos et de passagers	Puiss. au frein 6,000 ch. Diesel-électrique	2,371	Ministère des Transports
<i>Cape Freels</i>	Patrouilleur.....	Puiss. au frein 2,560 ch. Diesel 2 hélices	696	Ministère des Pêcheries
FERGUSSON INDUSTRIES LTD. <i>D.P.W. n° 125</i>	Drague suceuse.....	Aucun.....	45	Ministère des Travaux publics

Le 26 avril 1963

CANADIAN VICKERS LTD. <i>Montréal</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine	17, 647	Canadian Vickers Ltd.
<i>H. M. C. S. Mackenzie</i>	Navire d'escorte.....	Turbine 2 hélices.....	2, 600 depl.	Marine royale du Canada
<i>Simcoe</i>	Ravitailleur baliseur.....	Puiss. sur l'arbre 2,000 ch. Diesel 2 hélices	961	Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Trois-Rivières</i>	Transbordeur d'autos et de passagers	Puiss. de 1,440 ch. Diesel	882	Cité de Trois-Rivières
<i>Hercules</i>	Grue flottante.....	Puiss. de 1,640 ch. Diesel	2, 108	Administration de la voie maritime du Saint-Laurent
DAVE SHIPBUILDING LTD. <i>Hudson</i> Transport.....	Pétrolier.....	Puiss. au frein 3,200 ch. Diesel 2 hélices	4, 076	Hall Corporation of Canada Ltd.
<i>Menier Consol</i>	Navire de transport de bois à pâte	Puiss. au frein 2,880 ch. Diesel 2 hélices	2, 575	Anticosti Shipping Co. Ltd.
<i>Foundation Viscount</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	A. D. Ross & Co. Ltd.
<i>Foundation Vin</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	A. D. Ross & Co. Ltd.
<i>Foundation Vigour</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	Foundation of Canada Engineering Corporation Ltd.
<i>Foundation Viking</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	Foundation of Canada Engineering Corporation Ltd.
<i>Foundation Victory</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	Foundation Maritime Ltd.
<i>Foundation Vanguard</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,000 ch. Diesel 1 hélice	207	Foundation Maritime Ltd.
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>W. N. Twolan</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 1,400 ch. Diesel 2 hélices	299	Conseil des ports nationaux
<i>Polaris Explorer</i>	Navire de charge.....	Puiss. au frein 700 ch. Diesel 1 hélice	605	Polaris Shipping Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Hamiltonian</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. sur l'arbre 9,000 ch. Turbine	18, 192	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Irvingstream</i>	Pétrolier.....	Puiss. au frein 8,100 ch. Diesel	15, 185	Irving Oil Company Ltd.
<i>Fundy Bay</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 660 ch. Diesel	331	Frank Shepherd

CARACTÉRISTIQUES DE NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1962—Suite

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Mondoc</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. de 2,000 ch. Diesel 2 hélices	2,497	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Laurendoc</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. de 2,000 ch. Diesel 2 hélices	2,497	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Taverner</i>	Navire de charge et à pas- sagers	Puiss. de 2,200 ch. Diesel 2 hélices	1,135	Ministère des Transports
<i>W. Harold Reda</i>	Pétrolier.....	Puiss. de 3,200 ch. Diesel 2 hélices	4,009	Canadian Oil Companies Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>D.P.W. n° 30</i>	Drague suceuse.....	Aucun.....	29	Ministère des Travaux publics.
<i>Rupert River</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. de 400 ch. Diesel...	54	Rupert's Land Trading Co.
<i>HBC 150</i>	Chaland en acier.....	Aucun.....	281	Rupert's Land Trading Co.
<i>Federal Beaver</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. de 1,600 ch. Diesel 2 hélices	182	Federal Terminals Ltd.
<i>Cogque n° 112</i>	Drague suceuse.....	Aucun.....	29	International Nickel Co. Ltd.
<i>Flo Cooper</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. de 900 ch. Diesel...	97	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Hollis IV</i>	Bateau de travaux.....	Puiss. de 600 ch. Diesel...	24	Russel Brothers Ltd.
<i>Indian Lake</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. de 500 ch. Diesel...	35	Bowater's Newfoundland Pulp & Paper Mills Ltd.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Sir John Crosby</i>	Navire de transport en vrac	Puiss. au frein 2,300 ch. Diesel	1,859	Newfoundland Engineering & Con- struction Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>Pitts n° 1</i>	Péniche à bascule.....	Aucun.....	532	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Pitts n° 2</i>	Péniche à bascule.....	Aucun.....	532	C. A. Pitts General Contractor Ltd.
<i>Shawassie</i>	Navire à passagers.....	Puiss. au frein 120 ch. Diesel	62	Cité de Toronto.
<i>Endiang</i>	Ketch auxiliaire.....	Puiss. au frein 320 ch. Diesel	72	John P. Labatt

TABLEAU V
CARACTÉRISTIQUES DE NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1962

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LTD. <i>V.T. nos 117—119</i> <i>VAN BAK no 14 et 15</i> <i>Coque no 229</i>	3 chalands en acier..... 2 chalands en acier..... Coque de bâtiment-son- nette 2 chalands en acier..... 6 chalands en acier..... Chaland en acier..... Chaland en acier..... Chaland en acier..... Chaland autodéchargeur..... Chaland autodéchargeur..... 2 chalands en acier..... Navire de recherches sur les pêcheries	Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Puis., au frein 1,000 ch. Diesel	668 ch. 1,433 ch. 79 1,579 ch. 470 ch. 568 568 568 5,875 5,875 656 ch. 769	Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Vancouver Barge Transportation Co. Ltd. Pacific Pledriving Co. Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Evans, Coleman & Evans Ltd. R. J. Bicknell T. S. Byrn J. S. Byrn McAllister Towing Co. Ltd. McAllister Towing Co. Ltd. Straits Marine Ltd. Ministère des Pêcheries
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Queen of Victoria</i> <i>Jacques-Cartier B.C.</i> <i>Crown Zellerbach Loader no 2</i> <i>Westport Straits</i>	Transbordeur d'autos et de passagers Remorqueur en acier..... Chaland à billes..... Chaland autochargeur....	Puis., de 6,000 ch. Diesel 2 hélices Puis., de 670 ch. Diesel... Aucun..... Aucun.....	3,541 70 267 1,527	B. C. Toll Highways & Bridges Au- thority Deeks-McBride Ltd. Crown Zellerbach Canada Ltd. Marcus Barge Co. Ltd.
BURBARD DRY DOCK CO. LTD. <i>Queen of Vancouver</i> <i>G. of G. nos 230—233</i> <i>Lakeise</i>	Transbordeur d'autos et de passagers 4 charres en acier..... Chaland en acier.....	Puis., au frein 6,000 ch. Diesel 2 hélices Aucun..... Aucun.....	3,541 567 ch. 803	B. C. Toll Highways & Bridges Au- thority Gulf of Georgia Towing Co. Ltd. Northland Shipping Co. Ltd.

Appendice «D»

TABEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OCÉANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT

(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

—	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961
Total des exportations et des im- portations—cargaisons solides —(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	15,168	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615
Pourcentage transporté:														
Sous pavillon canadien.....	17.9	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	2	.03	.2	.2
Sous pavillon du Royaume-Uni	46.3	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3
Sous pavillon norvégien.....	9.3	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8
Sous pavillon panaméen.....	2.6	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5
Sous pavillon américain.....	7.7	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3
Sous pavillon néerlandais...	—	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8
Sous pavillon grec.....	1.6	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	3.8	3.9	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3
Sous pavillon suédois.....	2.9	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	2.7	10.0	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3
Sous pavillon allemand.....	—	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	5.4	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8
Sous pavillon japonais.....	—	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	9.6	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6
Sous pavillon libérien.....	—	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1
Sous pavillon italien.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2
Sous d'autres pavillons.....	11.7	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE: Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui des «autres pavillons», pour l'année en cause.

TABLEAU III

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Au 31 mars 1963

Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux)

RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA JAUGE

«B» Transbordeurs	Âge		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 et plus		TOTAUX	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	1	104	5	751	9	1,352	2	367	1	106	4	634	4	603	2	301	28	4,218
200-499 tx.....	5	1,474	4	956	3	1,166	3	864	1	412	4	1,334	6	1,933	3	1,140	29	9,269
500-999 tx.....	4	2,500	2	1,048	—	—	4	2,950	1	950	1	2,518	3	2,600	—	3	15	10,858
1,000-1,999 tx.....	2	3,251	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	6,180	1	1,420	3	3,799	19	12,208
2,000-4,999 tx.....	6	19,255	—	20,246	1	4,878	1	6,694	—	—	—	—	2	5,178	—	3,911	13	44,381
5,000-9,999 tx.....	—	—	3	—	3	18,609	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	43,349
Totaux.....	18	26,584	15	24,150	16	26,005	11	15,854	3	1,468	13	11,416	16	11,855	9	9,151	101	126,483
«C»																		
Remorqueurs																		
100-199 tx.....	6	814	5	799	4	538	26	4,050	15	2,088	11	1,406	20	2,703	10	1,352	97	13,750
200-499 tx.....	13	3,085	5	1,158	4	976	21	5,904	7	2,130	7	1,966	14	4,708	16	4,422	87	24,349
500-999 tx.....	1	501	—	—	1	719	9	5,471	3	2,360	—	—	1	544	1	614	16	10,209
Totaux.....	20	4,400	10	1,957	9	2,233	56	15,425	25	6,578	18	3,372	35	7,955	27	6,388	200	48,308
«D»																		
Bateaux de pêche																		
100-199 tx.....	39	5,521	12	1,402	16	2,235	52	7,679	31	3,854	12	1,785	4	556	3	497	169	23,529
200-499 tx.....	11	3,449	17	4,594	14	4,631	10	2,656	11	3,342	5	1,275	5	1,655	1	202	74	21,774
500-999 tx.....	—	—	1	500	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	500
Totaux.....	50	8,970	30	6,496	30	6,866	62	10,335	42	7,196	17	3,060	9	2,181	4	699	244	45,803

Appendice «B»

TABLEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Navires automoteurs de 100 tonnes de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux)
RÉPARTITION D'APRÈS L'ÂGE ET LA JAUGE
Au 31 mars 1963

A) Passagers, de charge, ciernes, divers	Âge		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 et plus		Totaux	
	Moins de 5 ans																	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	3	390	2	330	9	1,218	27	3,813	26	3,707	31	4,187	21	2,938	9	1,272	128	17,855
200-499 tx.....	3	1,146	6	1,843	2	838	21	7,156	10	3,310	15	4,226	6	1,857	9	3,332	72	23,693
500-999 tx.....	3	4,715	3	1,696	5	3,226	13	8,313	4	3,061	5	4,004	8	5,957	3	1,793	47	32,595
1 000-1 999 tx.....	6	6,735	3	3,356	4	5,613	10	14,877	4	5,915	27	49,036	27	45,498	7	10,900	87	142,280
2 000-4 999 tx.....	8	28,217	17	48,350	11	29,054	20	58,069	4	2,238	16	39,367	17	42,808	33	133,411	123	381,714
5 000-9 999 tx.....	7	45,990	1	32,924	1	5,812	—	28,708	—	—	1	7,013	8	40,310	11	67,549	36	248,315
10 000-14 999 tx.....	1	10,061	4	11,392	12	149,388	4	51,916	—	—	—	—	1	10,480	—	—	15	181,321
plus de 15 000 tx.....	13	233,686	2	30,779	1	15,185	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	331,566
Totaux.....	46	330,940	38	130,670	45	210,334	98	172,852	45	18,231	95	108,033	88	170,022	72	218,257	527	1,359,339
GROUPES D'ÂGE PAR TYPE DE NAVIRES																		
Navires à passagers, na- vires de charges, divers.	20	27,158	15	10,225	23	22,540	79	83,122	42	12,920	49	18,553	42	29,556	21	11,306	291	215,380
Navires de canal.....	1	3,543	15	40,670	3	6,870	2	5,261	—	—	27	58,936	28	57,778	6	10,396	82	183,434
Navires de transport en vrac des lacs supérieurs.	19	257,665	7	75,095	11	138,488	4	55,554	—	3,073	—	2,242	9	68,042	41	190,962	91	785,806
Navires-ciernes.....	4	34,480	—	4,680	4	33,523	6	17,221	2	2,238	4	28,302	3	2,974	1	4,619	25	92,821
Navires-ciernes de canal...	2	8,085	—	—	4	8,913	7	17,694	1	—	15	—	6	11,672	3	4,974	38	81,678
Totaux.....	46	330,940	38	130,670	45	210,334	98	172,852	45	18,231	95	108,033	88	170,022	72	218,257	527	1,359,339

Appendice «A»

TABLEAU I

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

	31 mars 1962		31 mars 1963	
	Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute
Navires océaniques (trafic étranger)				
Navires de charge, construction de guerre: 10,000 tonneaux.....	2	14,309	1	7,158
Navires-citernes.....	2	44,815	2	42,153
	4	59,124	3	49,311
Navires côliers				
Navires de charge et navires à passagers.....	55	187,260	64	215,021
Navires-citernes.....	15	61,470	13	44,464
	70	248,730	77	259,485
Navires des Grands lacs				
Navires de charge et navires à passagers.....	180	941,357	170	981,070
Navires-citernes.....	37	76,032	38	82,523
	217	1,017,389	208	1,063,593
Résumé				
Navires de charge et navires à passagers.....	237	1,142,926	235	1,203,249
Navires-citernes.....	54	182,317	53	169,140
	291	1,325,243	288	1,372,389
NAVIRES CANADIENS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI				
Maintenus au registre du R.-U.....	12	85,588	11	78,472
Transférés au registre du R.-U.....	7	44,168	7	44,161
Kavitaillleurs prêts.....	5	36,407	5	36,382
	24	166,163	23	159,015

Sur ce total, 3,208 tonnes étaient des expéditions de l'OTAN dont les frais de transport, qui se sont élevés à environ \$120,000, ont été acquittés par les pays récipiendaires.

En 1962, le nombre total de tonnes des cargaisons militaires et des expéditions de l'OTAN a baissé de 46 p. 100. En 1962, le transport des militaires effectué par les compagnies de navigation a accusé un nouveau fléchissement.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission conseille le ministère du Revenu national au sujet des demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière devant permettre à des navires battant pavillon étranger ou construits à l'étranger de participer temporairement à la navigation côtière du Canada. Avant de recommander qu'un permis d'exemption soit accordé à un demandeur, la Commission s'assure qu'il n'existe pas de navires battant pavillon canadien qui remplissent les conditions posées et sont en mesure d'assurer le service envisagé.

La Commission

La Commission a tenu ses réunions régulières en plus de quelques réunions supplémentaires au besoin.

Elle a présenté au gouvernement des recommandations relatives à la répartition entre les chantiers canadiens des contrats de construction de navires de l'Etat.

Le Comité d'importation de navires étrangers a tenu quinze réunions et a présenté au ministre des Transports des recommandations concernant les demandes d'immatriculation au Canada. Au total, 25 navires ont été admis et 12 ont été refusés. Au 31 mars 1963, le personnel de la Commission comptait 26 employés. La somme de leurs traitements annuels s'élevait à \$162,837.29.

Ottawa, le 14 juin 1963.

Le Président,
A. WATSON

Le Commissaire,
G. A. SCOTT

Le Commissaire,
J. C. RUTLEDGE

Services provinciaux

Columbia-Britannique.....	400,000
Nouveau-Brunswick.....	107,450
Terre-Neuve.....	4,901,988
Nouvelle-Ecosse.....	180,250
Ontario.....	180,352
Québec.....	1,376,700
Total global.....	\$8,264,740

Le total ci-dessus représente la somme nette des versements après récupération de la subvention de \$17,800 du service Portugal Cove—Bell Island, service de Terre-Neuve.

Le tableau IX montre le détail des services (voir l'Appendice «I»).

Dégasage des navires marchands

La Commission a continué de coordonner l'installation et l'entretien du matériel de dégasage sur les navires canadiens. Au cours de l'année à l'étude, onze navires de l'État ont été dotés du matériel nécessaire ou ont été maintenus en bon état, moyennant la somme de \$41,552.28. Huit navires de propriété privée ont été munis du matériel nécessaire ou tenus en bon état, au coût de \$40,637.51. A compter du 1^{er} avril 1963, le crédit visant le dégasage sera compris dans le budget des dépenses de la Commission maritime canadienne dont l'administration lui incombera.

Park Steamship Company Limited

Cette compagnie, ayant cessé toute exploitation depuis la vente de sa flotte en 1946-1947, se borne actuellement à régler les demandes d'indemnités qu'elle reçoit de temps à autre de marins qui ont subi des blessures au cours de leur service passé; ces indemnités sont recouvrables en vertu de polices d'assurances que la Compagnie détenait précédemment.

Pendant 1962, la compagnie n'a reçu aucune demande de ce genre.

La compagnie n'emploie pas de personnel salarié; ses fonctions continuent d'être assurées par le personnel de la Commission maritime canadienne.

Mouvement des cargaisons militaires

En liaison avec le Comité interarmes des mouvements du ministère de la Défense nationale, la Commission négocie des tarifs spéciaux pour le mouvement des forces armées, des cargaisons militaires et des expéditions de l'OTAN outre-mer et elle coordonne les ententes à cet effet avec les lignes de navigation océaniques et les pays bénéficiaires de l'OTAN.

En 1962-1963, les marchandises transportées ont atteint environ 13,500 tonnes, et les frais de transport se sont élevés à près de \$536,000.

III. Généralités

Services subventionnés de navires à vapeur

La Commission maritime canadienne administre les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1962-1963 des subventions ont été versées pour des services côtiers et d'eaux intérieures seulement. Des subventions ont été accordées pour 32 services, trois sur le littoral ouest, deux sur les Grands lacs et 27 sur la côte est. Un nouveau service a été inauguré, un service a été discontinué et un autre a été suspendu pour l'année.

Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que de Terre-Neuve qu'exploitent les chemins de fer Nationaux du Canada sur dix routes différentes du littoral de Terre-Neuve et du Labrador.

Les exploitants du service de transbordement entre l'Île du Prince-Édouard et la Nouvelle-Écosse (Île Wood à Caribou) et le service de Rivière-du-Loup à Saint-Siméon (Québec) ont passé des contrats à long terme visant la mise en service de navires en chantier dès qu'ils seront terminés.

Par suite de l'achèvement du pont international reliant l'Île Campbell (N.-B.) et Lubec (Maine) au cours de l'année, le service de transbordement entre ces deux endroits a été abandonné.

Neuf demandes de subvention ont été faites. Dans chaque cas, une étude approfondie du service projeté a été effectuée; sept demandes ont été rejetées tandis que deux sont encore à l'étude.

Afin de parer aux frais accrus d'exploitation, on a approuvé des augmentations de subvention à l'égard de deux services et diminué le montant de la subvention pour cinq services. La répartition, sur une période de quatre ans au lieu de cinq, des paiements de la subvention à l'établissement a augmenté le montant de la subvention pour l'année 1962-1963.

Les fonctionnaires de la Commission maritime canadienne ont fait l'étude de tous les services et ont effectué les relevés nécessaires afin de s'assurer du caractère indispensable des services existants. La répartition des subventions versées en 1962, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Québec—Île du Prince-Édouard—Nouvelle-Écosse.....	\$ 298,000
Québec—Île du Prince-Édouard.....	617,000
Nouvelle-Écosse—Île du Prince-Édouard.....	38,000
Nouveau-Brunswick—Nouvelle-Écosse.....	27,500
Nouveau-Brunswick—Québec.....	42,500
Île du Prince-Édouard—Québec.....	72,000
Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve.....	23,000
Québec—Nouvelle-Écosse.....	

	Navires de guerre	Autres navires de l'Etat	Navires marchands	Total
Côte du Pacifique...	\$ 25,000,000	\$ 7,060,000	\$ 15,925,000	\$ 47,985,000
Grands lacs.....	—	1,611,600	54,023,000	55,634,600
Saint-Laurent.....	63,500,000	12,871,100	98,200,000	174,571,100
Côte de l'Atlantique.	25,861,000	7,151,600	47,600,500	80,613,100
	\$114,361,000	\$ 28,694,300	\$215,748,500	\$358,803,800

La somme de \$358,803,800 représente les commandes de sept navires de guerre, de douze autres navires destinés à l'Etat et quatre-vingt-un navires marchands. Les détails concernant les navires de l'Etat et les navires marchands figurent à l'Appendice «G».

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau VIII (voir l'Appendice «H») indique la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime pour chaque année financière depuis 1952, en vertu de l'article 3 de la Loi qui prévoit une dépréciation accélérée pour la construction de nouveaux navires ainsi que pour la transformation et les modifications importantes de navires existants. Au total, 108 contrats représentant une valeur de \$36,480,490 ont été exécutés au cours de l'année financière 1962.

Aide à la construction des navires—Subventions pour la construction navale

Au cours de l'année financière, 156 demandes, représentant une valeur de \$96,960,734 en frais de construction, ont été approuvées, en faveur de 88 propriétaires de navires et de 37 chantiers. Les subventions versées au cours de l'année s'élèvent à \$22,500,000 au total. Au 31 mars 1963, 44 demandes étaient soumises aux formalités d'usage et 86 faisaient l'objet d'une étude préliminaire.

la valeur des réparations et transformations que ces mêmes chantiers ont effectuées pendant la même période.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans les chantiers de l'Association a été de 12,500, ce qui représente une augmentation d'environ 22 p. 100 sur le chiffre de 1961. Comme l'indique le tableau ci-après, le niveau de l'emploi a sensiblement augmenté dans chacune des principales régions de construction navale. Le niveau général de l'emploi était plus élevé à la fin de 1962 qu'il ne l'était au début de 1963.

Le tableau suivant donne la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction navale au cours de la décennie 1953-1962.

Année	Nombre de chantiers ayant fait rapport	Côte du Pacifique	Grands lacs	Saint-Laurent	Côte de l'Atlantique	Total
1953	20	2,547	3,082	10,490	3,511	19,630
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500

Perspectives

Dans les chantiers de moindre importance, l'emploi a aussi beaucoup augmenté, grâce au nombre accru de navires marchands de tous genres construits en vertu du Règlement sur l'aide à la construction des navires. Un relevé que la Commission a entrepris récemment indique que l'emploi dans ces chantiers s'est accru de 54 p. 100 entre le 31 décembre 1961 et le 31 décembre 1962.

Le programme d'aide à la construction des navires du gouvernement a donné un essor remarquable à cette industrie et, en mettant l'accent sur la production canadienne des machines et des parties constituanes, il a donné plus d'ampleur à l'ensemble des industries connexes. Ses effets se sont surtout fait sentir dans toutes les régions où la construction navale constitue la principale industrie. Au 31 mars 1963, les principaux chantiers de construction navale construisaient sur commande autant de navires marchands qu'à la même date l'an dernier.

Le tableau suivant donne la valeur estimative des navires de chaque catégorie dont la construction était en préparation ou en cours d'exécution dans les quatre régions de construction navale au 31 mars 1963:

II. Construction et réparation des navires

Construction navale

Au cours de 1962, les chantiers les plus importants ont livré soixante-dix navires, dont les détails figurent à l'Appendice «E». Cinquante-huit de ces navires étaient destinés à des entreprises commerciales, un à la Marine royale canadienne, deux à un gouvernement provincial et neuf à divers ministères du gouvernement fédéral. Les navires de commerce étaient surtout des remorqueurs et des chalands, mais comprenaient aussi deux grands navires de transport en vrac, le *Montréalais* et le *Hamillonian*; trois navires de transport en vrac de dimensions moyennes, le *Mondoc*, le *Lawendoc* et le *Sir John Crosbie*; le transport de bois à pâte, le *Menier Consol*, et deux pétroliers, le *W. Harold Rea* et le *Hudson Transport*. Le seul navire de guerre livré, le *H.M.C.S. Mackenzie*, constitue la première unité d'une classe entièrement nouvelle de destroyers d'escorte. Les navires destinés à des ministères fédéraux autres que la défense nationale comprennent deux navires de charge et à passagers, un navire de recherches pour les pêcheries, un ravitailleur-baliseur, un patrouilleur, une grue flottante, deux dragues suceuses et un remorqueur.

La jauge brute globale de tous les navires construits dans les principaux chantiers maritimes au cours de 1962 s'élève à 119,640 tonneaux. La valeur globale des navires livrés est d'environ \$86,769,000. En comparaison de 1961, il y a une augmentation de 30 p. 100 du tonnage brut et de 97 p. 100 de la valeur monétaire des navires livrés.

Réparation de navires

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, réarmé ou mis en cale sèche 2,240 navires marchands et 98 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1962 s'est établie à \$28,312,300, répartie entre les quatre régions de construction données au tableau ci-après. Par rapport à l'année 1961, ce chiffre représente une baisse de \$2,203,100.

Navires de guerre	Navires marchands	Valeur en dollars
10	722	\$ 5,961,100
13	587	10,582,700
75	812	7,666,600
98	2,240	\$ 28,312,300

Côte du pacifique.....
Grands lacs.....
Saint-Laurent.....
Côte de l'Atlantique.....

A titre de comparaison, l'Appendice «F» donne la valeur des navires que les chantiers canadiens ont livrés de 1958 à 1962 ainsi que

Chiffres définitifs pour 1961

Le tableau qui suit donne les chiffres concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers :

Denrées		Tonnages		Pourcentage	
Grain.....	10,571,055	46,794,162	100.0	22.6	22.6
Pétrole et dérivés.....	9,640,519			20.6	20.6
Bois à pâte et copeaux.....	7,156,403			15.3	15.3
Billies, perches, poteaux, etc.....	3,019,373			6.5	6.5
Charbon et coke.....	2,516,126			5.4	5.4
Sable, gravier et pierre.....	2,291,902			4.9	4.9
Pierre calcaire et dolomite.....	1,997,939			4.3	4.3
Minéral de fer.....	1,644,549			3.5	3.5
Minéral d'ilménite.....	1,189,513			2.5	2.5
Ciment.....	685,636			1.5	1.5
Etelles.....	445,190			1.0	1.0
Produits manufacturés.....	431,463			.9	.9
Minéraux industriels.....	383,751			.8	.8
Papier-journal et autre papier.....	333,598			.7	.7
Gypse.....	249,385			.5	.5
Produits chimiques.....	212,336			.4	.4
Bois d'œuvre, contreplaqués, etc.....	193,544			.4	.4
Pâte de bois.....	182,354			.4	.4
Autres produits miniers.....	166,628			.3	.3
Minerais non ferreux.....	130,510			.3	.3
Autres denrées.....	3,352,388			7.2	7.2

Registre des navires

La Commission tient des dossiers complets concernant chacun des navires automoteurs d'au moins 100 tonneaux de jauge brute, portés sur le registre canadien.

Comme par les années passées, la Commission a continué de recueillir les renseignements relatifs aux navires assurant des services côtiers ou océaniques.

Les demandes de subventions en vertu du Règlement sur l'aide à la construction des navires ont été consignées dans le registre destiné à cette fin, tandis que les renseignements statistiques relatifs aux demandes approuvées, aux types et dimensions des navires construits en vertu du Règlement sont gardés dans les archives en vue de l'analyse du programme à ses différentes étapes de réalisation.

Elle note et consigne dans ses dossiers les tendances et les réalisations dans le domaine des affaires maritimes mondiales ainsi que les changements que les autres nations apportent à leur politique et à leurs pratiques en matière de navigation.

côtier, sept au transport intercôtier, vingt à divers trafics et onze étaient des navires-citernes.

Les services assurés par ces navires et le nombre de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées sont les suivants:

1,246,143 tonnes	Des Grands lacs.....
308,687 tonnes	est, de Terre-Neuve.....
973,627 tonnes	<i>Rivière Saint-Laurent</i>
	Des ports du fleuve Saint-Laurent à ceux des Grands lacs, de la côte est, de Terre-Neuve et de l'Arctique
662,968	Terre-Neuve.....
115,068	De Terre-Neuve aux ports de la côte est, du Saint-Laurent, des Grands lacs et de l'Arctique.....
384,683	Côte est.....
490,865	De la côte est aux ports du Saint-Laurent.....
1,369,856	De la côte est aux ports de Terre-Neuve, des Grands lacs.....
285,975	<i>Intercôtier</i>
42,432	Arctique.....
12,523	De l'Arctique aux ports de Terre-Neuve et du fleuve Saint-Laurent.....
7,073	"

Quarante-quatre navires appartenant à des Canadiens et imatriculés ailleurs qu'au Canada ont participé au trafic côtier transportant 3,877,266 tonnes, ce qui représente une augmentation de 355,837 tonnes sur l'année 1961.

Les cargaisons en vrac que des navires côtiers ne battant pas pavillon canadien ont transportées en 1962 s'élevaient au total à 5,216,156 tonnes de denrées dont voici les principales:

1,268,331 tonnes	Dérivés du pétrole.....
1,180,280	Charbon.....
1,100,742	Pierre calcaire et dolomite.....
719,685	Minéral d'ilménite.....
353,671	Minéral de fer.....
318,594	Grain.....
272,853	Gypse.....

Comme au cours des autres années, ces navires ne battant pas pavillon canadien ont transporté une bonne partie des denrées en vrac. En 1962, ils ont transporté tout le bois de construction de la Colombie-Britannique à l'Est du Canada, 94 p. 100 de la pierre calcaire de Colborne à Clarkson; 90 p. 100 de l'ilménite de Havre-Saint-Pierre à Sorel; près de 87 p. 100 du gypse de Little Narrows à Montréal; plus de la moitié du minéral de fer de Wabana à Sydney; 65 p. 100 de tout le charbon expédié de Sydney et 44 p. 100 de tout le gypse de fer de Sept Îles. Ils ont aussi participé aux expéditions de gypse d'Halifax à Montréal, de spath fluor du Saint-Laurent à Port-Alfred, ainsi qu'aux expéditions à destination et en provenance des ports de l'Arctique.

Sur les 1,268,331 tonnes de produits pétroliers transportés par des navires ne battant pas pavillon canadien, 1,238,464 tonnes ont été transportées par huit navires-citernes appartenant à des Canadiens.

Nombre de voyages	Pays d'immatriculation	
	navires	537
182	90	Norvège.....
10	7	Panama.....
75	27	Pays-Bas.....
1	1	Portugal.....
184	83	Royaume-Uni.....
85	43	Suède.....
10	4	Suisse.....
13	5	Yugoslavie.....
1,151	537	

La navigation côtière au Canada—1962—(Année civile)

D'après une estimation provisoire, le volume des marchandises transportées par les navires côtiers du Canada, y compris ceux des Grands lacs, s'est élevé en 1962 à 43,375,648 tonnes, chiffre qui représente une diminution de 2,767,911 tonnes sur les chiffres définitifs pour l'année 1961.

La différence de tonnage entre les chiffres définitifs pour 1961 et les chiffres estimatifs pour 1962 résulte de la diminution ou de l'augmentation des denrées importantes énumérées ci-après :

Diminutions	
Grains (blé et orge).....	2,533,000 tonnes
Bois à pâte.....	644,000
Minéral d'ilmenite.....	418,000
Sable et gravier.....	398,000
Minéral de fer.....	305,000
Pierre calcaire.....	248,000
Charbon.....	243,000
Augmentations	
Billes de bois.....	1,370,000
Ciment.....	89,000
Autres denrées.....	562,000

L'huile combustible et l'essence, denrées qui comportent les plus forts tonnages, n'indiquent à peu près pas de changement par rapport à 1961 et figurent avec «Autres denrées».

Quatre-vingt-dix-sept navires britanniques non immatriculés au Canada ainsi que trois navires battant pavillon étranger et exploités en vertu d'exemptions temporaires de l'application des lois sur la navigation côtière, ont fait du service côtier au Canada en 1962.

La totalité des cargaisons transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien a été de 5,899,900 tonnes, soit 13.6 p. 100 de tout le trafic côtier de 1962, ce qui représente une diminution de 1,375,100 tonnes et de 2.4 p. 100 du tonnage total sur l'année 1961.

Au nombre des navires ne battant pas pavillon canadien qui ont participé au trafic côtier en 1962, trente-sept ont été affectés au transport des marchandises en vrac, vingt-cinq au service de ligne

Les services de ligne quittant les ports du fleuve et du golfe Saint-Laurent et ceux des provinces de l'Atlantique dans l'est du Canada, ont été au nombre de 102. En outre, 47 de ces services ont aussi desservi les Grands lacs.

Les 102 services de ligne se répartissent ainsi: 22 au Royaume-Uni, 22 au nord et au sud de l'Europe continentale, 14 à la Méditerranée, 6 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 9 à l'Extrême-Orient, 5 à l'Afrique occidentale, à l'Afrique du Sud et à l'Afrique orientale, 6 aux Caraïbes, 6 à l'Amérique centrale (côtes de l'Est et de l'Ouest), 10 à l'Amérique du Sud (côtes de l'Est et de l'Ouest) et 2 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande.

Les services de ligne, au nombre de 61, ayant leurs ports d'attache sur la côte du Pacifique, ont assuré les liaisons suivantes: 11 au Royaume-Uni et à l'Europe occidentale, 4 à la Méditerranée, 4 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 14 à l'Extrême-Orient, 1 à l'Afrique, 4 aux Caraïbes, 3 à l'Amérique centrale (littoral est et littoral ouest), 8 à l'Amérique du Sud (littoral est et littoral ouest), 8 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, 3 aux îles du Pacifique et 1 autour du globe.

Les nations participantes ont assuré les services de ligne suivants: Royaume-Uni, 26; États-Unis, 22; Japon, 15; Allemagne, 14; Norvège, 11; Suède, 8; Canada, 8; et toutes les autres nations, 58.

Trafic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Cinq cent trente-sept navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada ont pénétré dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1962, effectuant 1,151 voyages vers l'ouest à partir de ports d'outre-mer. Deux cent quarante-sept de ces navires étaient des navires de charge et trois des navires-citernes affectés aux services de ligne réguliers; deux cent cinquante-six autres navires de charge et trente et un navires-citernes assuraient des services de navigation à la cueillette.

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation:

<i>Pays d'immatriculation</i>		<i>Nombre de navires</i>	<i>Nombre de voyages</i>
Allemagne.....	86	2	229
Bahamas.....	2	1	3
Belgique.....	1	2	2
Danemark.....	8	13	5
Egypte.....	2	1	2
Espagne.....	33	57	57
États-Unis.....	6	20	36
Finlande.....	14	80	13
France.....	50	3	13
Grèce.....	3	6	12
Irlande.....	19	18	26
Italie.....	28	54	
Japon.....			
Libéria.....			

L'activité de la flotte des navires de canal des Grands lacs a été de 62.6 p. 100 de l'année, sa période d'inactivité, de 37 p. 100 et la réparation au cours de la période d'utilisation, de 0.4 p. 100. Les navires de charge des lacs supérieurs ont été utilisés pendant 91.6 p. 100 de la saison et ont été inactifs faute de cargaisons pendant 7.1 p. 100 de cette période; le reste, 1.3 p. 100, représente les réparations effectuées au cours de la période d'exploitation.

L'hivernage des navires des Grands lacs représente 34.3 p. 100 de l'année. Les navires-citernes de canal ont été utilisés pendant 80 p. 100 de la saison et les plus forts tonnages des Grands lacs, 100 p. 100. Les navires-citernes de canal ont été inactifs pendant 20 p. 100 de cette période.

Au cours de la saison, on a perdu moins de temps à attendre le déchargement de cargaisons de grain.

Le tableau IV (voir l'Appendice «D») représente la participation des navires battant pavillon canadien ou pavillon d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les Etats-Unis.

Volume du commerce international maritime du Canada

Les tonnages donnés dans le tableau qui suit représentent la participation du transport maritime au commerce international du Canada au cours des années civiles 1961 et 1962, y compris le commerce avec les Etat-Unis, le Groenland et les îles Saint-Pierre et Miquelon, ainsi que la participation des navires battant pavillon canadien :

Participa- tion des navires battant pavillon canadien	Exporta- tions chargées	Importa- tions de- chargées	Total	Pour- centage
1961 (Définitifs)	53,760,748	39,187,355	92,948,103	25,322,074
1962 (Préliminaires)	60,106,983	41,798,791	101,905,774	26,760,741
Augmentations	6,346,235	2,611,436	8,957,671	1,438,667

Les tonnages sont donnés en tonnes courtes et comprennent les cargaisons solides et liquides. La participation accrue des navires battant pavillon canadien au commerce international est due en grande partie au trafic à destination et en provenance des ports américains.

Services de ligne

En 1962, les services de ligne qui se chargent du commerce d'exportation du Canada depuis des ports canadiens ont été de 162, dont 8 étaient des compagnies canadiennes utilisant des navires étrangers affrétés.

Le résumé de ces tableaux indique que dans les divers groupes certains navires devront être remplacés dans un avenir prévisible, mais il faut tenir compte du fait *a*) que les navires marchands utilisés uniquement en eau douce sur les Grands lacs et les fleuves demeurent en service pendant un plus grand nombre d'années que ceux qui sont utilisés en eau salée, et *b*) que l'ouverture de la voie maritime a rendu onéreuse l'exploitation des navires de canal, exception faite de ceux qui servent à des genres de commerce particuliers et utilisent de petits ports et que le remplacement des navires de canal par de gros navires de transport en vrac des lacs supérieurs exige beaucoup moins d'unités pour obtenir une capacité identique.

Les chiffres suivants, extraits des tableaux II et III, montrent l'importance numérique des vieux navires qui sont encore en exploitation.

Type	Moins de 25 ans	25 ans et moins de 50	50 ans et plus
Navires à passagers, navires de charge, navires-citernes, divers (non compris les navires de canal et ceux des lacs supérieurs).....	196	98	22
Navires de canal, navires de charge et navires-citernes.....	35	76	9
Navires des lacs supérieurs.....	41	9	41
Transbordeurs.....	63	29	9
Remorqueurs.....	120	53	27
Bateaux de pêche.....	214	26	4
669	291	112	

Affectation des navires

Le navire de 10,000 tonneaux construit durant la guerre, le seul navire de charge qui nous reste de la flotte océanique, a été utilisé pendant 74 p. 100 de l'année, le reste du temps, soit 26 p. 100, ayant été consacré à la révision, à la réparation et à l'inactivité.

Les navires-citernes océaniques ont servi pendant 89.6 p. 100 de l'année. Le reste de l'année, soit 10.4 p. 100, a été consacré à la réparation et à la révision.

Les navires d'au moins 1,000 tonneaux de jauge brute de la flotte côtière et de la flotte des Grands lacs n'ont été utilisés, pour la plupart, que pendant la saison de navigation. Ceux du littoral ont été utilisés pendant 86.7 p. 100 de la saison de navigation; la révision et la réparation représentent 9 p. 100 de cette période; l'hivernage, 13.6 p. 100, pendant l'année 1962, et le chômage pour d'autres causes, 4.3 p. 100.

Les navires du littoral ouest, au nombre desquels interviennent les navires de croisière saisonniers et les transbordeurs de passagers du Pacifique-Canadien, ont été utilisés pendant 92.7 p. 100 de l'année et des opérations saisonnières. Le chômage représente 3.7 p. 100, la révision et la réparation, 3.6 p. 100.

Quatorze navires de canal ont été retirés du registre canadien, savoir le *H.J. McManus*, l'*Avondale*, le *Westdale*, le *Birchton*, le *Cedarton*, le *Torondoc*, le *City of Windsor*, le *Good Star* et le *Saskatoon* qui ont été vendus en vue de leur démolition; le *Stimco* et le *Norco* ont été transférés aux registres des États-Unis et du Commonwealth, le *Redfern* a été converti en chaland non automoteur et le *Norman P. Clement* a été converti en navire-citerne. Le *Prescott*, naviguant dans les lacs supérieurs, a été vendu pour démolition, le *D.B. Weldon*, pour être converti en chaland et le *Stadacona* transféré au registre des Bermudes.

Pour compenser ces retraits, on a ajouté au registre les nouveaux navires suivants: les n.m. *Laurentodoc* et *Mondoc*, les n.v. *Mont-réals*, *Hamiltonian* et *Silver Isle*, le n.m. *Halifax*, ainsi que le *Lake Winnipeg*, un navire-citerne du type T2 qui a été converti et agrandi. La flotte de navires-citernes des Grands lacs a subi des changements en raison de l'adjonction des nouveaux navires *W. Harold Rea* et *Hudson Transport* construits au Canada et du *Norman P. Clement*, ancien navire de charge converti. Les navires retirés comprennent l'*Imperial Hamilton*, vendu pour être démolit, et le *Hal-fueler* (ancien *Translake*), converti en chaland non automoteur.

L'addition de grands navires des lacs supérieurs, tant navires de transport en vrac que navires-citernes, compense la perte en tonnage occasionnée par le retrait de nombreux navires de canal et augmente de 46,204 tonnes la jauge brute.

La vente du n.v. *Andover Hill* au registre panamien, selon une entente de transfert, diminue d'une unité le nombre de navires canadiens immatriculés au Royaume-Uni.

Ces navires immatriculés au Royaume-Uni sont maintenant au nombre de dix-huit et quinze d'entre eux sont des navires de 10,000 tonnes construits durant la guerre dont l'exploitation n'est pas rentable et qui seront bientôt désuets, et sur ces quinze, six ont été mis en rade, n'ayant pas été utilisés l'année dernière pendant des périodes allant de trois à six mois. La désuétude de ce genre de navire est corroborée par le fait qu'entre le 1^{er} décembre 1962 et le 31 mars 1963, quatre navires de 10,000 tonnes immatriculés à l'étranger et construits au Canada durant la guerre ont été vendus à des démolisseurs.

D'après ces faits, il semble inévitable qu'au cours des deux ou trois prochaines années, il y ait une autre désaffectation importante de quelques navires océaniques que possède le Canada au registre du Canada ou du Royaume-Uni.

Les tableaux II et III (voir les appendices «B» et «C») montrent les types respectifs des navires marchands de 100 tonnes de jauge brute et plus par groupes de jauge et d'âge. Le nombre de ces navires s'élève à 1,072 et la totalité de leur jauge brute à 1,579,933 tonnes.

SEIZIÈME RAPPORT ANNUEL

I. Transport maritime

Le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1962 au 31 mars 1963.

La flotte canadienne de commerce a diminué de trois navires de plus de 1,000 tonnes de jauge brute, mais par suite du remplancement d'anciens navires par de nouveaux navires à plus forte jauge dans les flottes côtières et les Grands lacs, la jauge brute se trouve augmentée de 47,146 tonnes.

Le tableau I (voir l'Appendice «A») donne une liste des navires à passagers, des navires de charge et des navires citernes effectuant les services océaniques, côtiers et des Grands lacs au cours des années se terminant le 31 mars 1962 et 1963.

Dans la section des navires de charge océaniques, le transfert du n.v. *Canuk Trader* au registre de Naussau (Bahamas) a réduit l'effectif de la flotte à un seul navire battant pavillon canadien, savoir, le n.v. *Federal Pioneer* de 10,000 tonnes construit durant la guerre.

Le nombre de navires-citernes océaniques demeure le même, en dépit de la vente du n.v. *Andros Fortune* à des acheteurs libériens. Le navire-citerne *Irvingbrook*, servant au commerce transocéanique, a été allongé, rebaptisé sous le nom d'*Irvingstream* et affecté de nouveau au trafic océanique. Ces modifications ont réduit la jauge brute de 2,662 tonnes.

La flotte côtière des navires de charge de plus de 1,000 tonnes de jauge brute accuse une augmentation de neuf unités et de 27,761 tonnes.

Cette augmentation provient de l'acquisition des six navires suivants, nouvellement construits: les n.m. *Menner Consul*, *Taverner*, *Queen of Vancouver*, *Sir John Crosby*, *Queen of Saanich*, construits au Canada et le N.A. *Comau* au Royaume-Uni. Trois navires étrangers ont été transférés au registre canadien, savoir, le n.m. *Père Noël*, et les navires de charge *Higliner* et *Vorkwood*. La flotte de navires de charge s'est également enrichie du *Maplebranch*, navire-citerne côtier transformé, tandis que le *Wahcondah* a été vendu à des exploitants américains et retiré du registre canadien.

La flotte côtière de navires-citernes a été réduite lorsque le *Maplebranch* a été converti en navire de charge et par le transfert à la flotte océanique de navires-citernes de l'*Irvingbrook* agrandi. La flotte des navires de charge des Grands lacs a été réduite de dix unités.

L'honorable GEORGE J. McLEATH, C.P., C.R., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,

Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1962 et le 31 mars 1963.

J'ai l'honneur d'être, Monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Le Président,

A. WATSON

OTTAWA

le 14 juin 1963

© Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,
et dans les librairies du Gouvernement fédéral
dont voici les adresses:

OTTAWA

Edifice Daly, angle Mackenzie et Rideau

TORONTO

Edifice Mackenzie, 36 est, rue Adelaide

MONTREAL

Edifice Abernethy-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine

ou chez votre libraire.

Des exemplaires sont à la disposition des intéressés
dans toutes les bibliothèques publiques du Canada.

Prix 50 cents N° de catalogue TM1—1963F

Prix sujet à changement sans avis préalable

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie

Ottawa, Canada

1963

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 14 JUIN 1963

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

SEIZIÈME RAPPORT

PRÉSENTE EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 14 JUIN 1963

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

SEIZIÈME RAPPORT

CAI
TA 71
-A 55

M

Government
Publication

(SEVENTEENTH) REPORT

(OF THE

(CANADIAN)

CANADA. MARITIME COMMISSION

JUNE 10, 1964



SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

CAJ
T-71
-AC-

SEVENTEENTH REPORT

OF THE

CANADIAN

MARITIME COMMISSION

JUNE 10, 1964

**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.**

© Crown Copyrights reserved

Available by mail from the Queen's Printer, Ottawa,
and at the following Canadian Government bookshops:

OTTAWA

Daly Building, Corner Mackenzie and Rideau

TORONTO

Mackenzie Building, 36 Adelaide St. East

MONTREAL

Æterna-Vie Building, 1182 St. Catherine St. West

or through your bookseller

A deposit copy of this publication is also available
for reference in public libraries across Canada

Price 50 cents

Catalogue No. TM 1-1964

Price subject to change without notice

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.

Queen's Printer and Controller of Stationery

Ottawa, Canada

1964

The Honourable JOHN W. PICKERSGILL, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
OTTAWA.

Sir,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the seventeenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1963, and March 31, 1964.

A. WATSON,
Chairman.

OTTAWA,
June 10, 1964.

THE SEVENTEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This Report covers the period April 1, 1963, to March 31, 1964.

Canada's Merchant Fleet of vessels of 1,000 gross tons and over, including passenger, dry-cargo, ferry and tanker vessels of the ocean, coastal and Great Lakes fleets, suffered a net decline of seven ships in the twelve months ending March 31, 1964.

The addition of a number of large bulk carriers to the Great Lakes fleet offset the sale of a considerable number of canaller-type vessels, resulting in a net increase in overall gross tonnage of 68,333 tons.

Table I (See Appendix 'A') lists passenger, dry-cargo, ferry and tank ships in the ocean-going, coastal and Great Lakes fleets for the years ending March 31, 1963 and 1964.

One ocean-going dry-cargo ship remains on Canadian register.

Canadian-owned dry-cargo ocean-going vessels on the U.K. registry, and subject to the transfer arrangement, declined by one through the sale to foreign buyers of the M/V *Montrose* in damaged condition.

The ocean-going tanker *Emerillon* was transferred to Commonwealth-flag during the year under review.

Coastal passenger, ferry and dry-cargo vessels showed a net increase of five ships and 11,246 gross tons. Additions included the passenger-cargo motor ship *Northland Prince*, the new passenger-auto ferries *Trans-St-Laurent*, *Queen of Esquimalt* and *Queen of the Islands*, the dry-cargo package freighter M/V *Fort St. Louis*, all new Canadian-built ships, together with transfer from the U.K. registry of the S/S *C. A. Crosbie* and M/Vs *Maridan C.*, *Glencoe* and *Inland*.

Sales for transfer to foreign registry during the twelve months ending March 31, 1964, included the ferries S/S *Princess Helene* and *Princess Elaine* and the dry-cargo ships *North Coaster* and *Gulfport*.

Changes in the coastal tanker fleet included the addition of the *Irving Ours Polaire*, a newbuilding of 4,944 gross tons, and transfer to Canadian registry of the *River Transport* of 3,041 gross tons; the *Irvinglake*, of 2,338 gross tons, was converted to a non-self-propelled oil barge.

Of the Great Lakes fleet, there was a net increase of Upper Lakers of six ships totalling 107,074 gross tons.

Additions included the following bulk carriers: *Black Bay*, *Quebecois*, *Baie St-Paul*, *Frankcliffe Hall*, *Newbrunswick*, *Murray Bay* and *Sir Denys Lowson*, together with dry-cargo ships *Hamildoc*, *Kingdoc* and *Yankcanuck*, all newbuildings in Canadian shipyards, and transfer to Canadian registry of the *Blanche Hindman*.

Of the Upper Lakers removed from the Great Lakes fleet, the *Algorail* and *James B. Eads* were sold for scrapping, the *Gleneagles* was transferred to Bermuda registry and the *Mantadoc* was sold for conversion to a non-self-propelled grain storage barge.

The canaller-type vessels of the Great Lakes fleet, which are finding great difficulty in economic operation in competition with the modern large bulk carriers and which are nearly obsolescent due to their age, are disappearing from the list. The *Keybar*, *Keyport* and *Weyburn* were sold foreign and fourteen others were sold for scrapping, namely, *Ferndale*, *Keystate*, *Keyvive*, *Lavaldoc*, *Newbrundoc*, *Prescodoc*, *Coteaudoc*, *Redcloud*, *Elgin*, *Hastings*, *Shirley G. Taylor*, *Starbelle*, *Wheaton* and *Willowdale*.

Of Great Lake tankers, the *Liquilassie* was transferred to Canadian registry, and the canaller-type tankers *Island Transport* and *Wave Transport* were sold to foreign buyers and the *Transriver* sold for break-up.

The Canadian-owned vessel on the U.K. flag, subject to possible transfer to Canadian registry in event of emergency by inter-governmental arrangement, the M/V *Avery C. Adams*, was sold foreign and transferred to Liberian registry.

Of the 17 Canadian-owned vessels on the U.K. flag subject to the transfer arrangement, in the year ending March 31, 1964, 11 were laid up at various times for a total of 2,249 days.

Apart from vessels on U.K. registry under transfer arrangement or subject to possible transfer to Canadian registry, there are 45 known Canadian-owned vessels of 1,000 gross tons and over, of which 13 are on the U.K. registry, 20 are registered in Commonwealth countries and 12 in foreign countries.

Tables II and III (See Appendices 'B' and 'C') list the respective types of commercial vessels of 100 gross tons and upwards in tonnage and age groups.

The number and aggregate gross tonnage of these vessels are 1,134 ships of 1,686,274 gross tons.

The following figures, summarized from Tables II and III, reveal how large is the number of old vessels still in operation.

	Under 25 years	25 years and under 50	50 years and over
Passenger, Cargo, Tankers, Miscellaneous (exclusive of Canallers and Upper Lakers)	200	104	35
Canallers, Dry Cargo and Tankers.....	33	55	8
Upper Lakers.....	53	6	41
Ferries.....	62	26	12
Tugs.....	109	53	35
Fishing Vessels.....	265	32	5
	722	276	136

Vessel Employment

The remaining deep-sea dry-cargo vessel was employed for 44.1% of the year in northern supply. It was idle for lack of employment for 25.2% and was laid up during the winter for 30.7% of the year. A package freighter built as a Northern supply vessel, certified for ocean trading, was employed for 21.6% of the year in Northern supply and for 74.8% of the year in ocean trading. Repairs accounted for the remaining 3.6%.

The two ocean-going tankers were employed in both coasting and ocean trading for 68% of the year. Repairs and reconstruction accounted for 22% and lay-up for the 10% balance.

Dry-cargo vessels of 1,000 gross tons and over of the East Coast and Great Lakes fleets were for the most part operated seasonally.

East Coast dry-cargo vessels were operated for 83.0% of the season, and were laid up during that period for repairs 6.8%, obsolescence 2.5%, labour strikes 0.3%, lack of employment 4.2% and other causes 3.2%. Winter lay-up occupied 14.6% of the year of the vessels in this trade.

Coastal tankers were operated for 85.3% of the season and laid up during the navigation season for repairs 7.6%, strike 0.7%, and lack of employment 6.4% of this period. Winter lay-up occurred during 14.3% of the year.

The bulk carriers and Upper Lake dry-cargo vessels of the Great Lakes fleet were seasonally operated for 89.5% of the navigation season. They were laid up during that period for lack of cargo 5.5% of the time, for repairs 0.5%, due to obsolescence 1%, on account of labour strikes 2.2% and for other causes 1.3%. Winter lay-up occurred during 33.7% of the year.

The canaller-type dry-cargo vessels of the Great Lakes fleet were operated during 58.2% of the season of navigation and also in that period were laid up for lack of employment 15.4%, repairs 0.2%, obsolescence 25.2%, for strikes 1%. Winter lay-up occupied 32.5% of the year.

Upper Lake tankers were employed during 99.7% of the season of navigation and were laid up for repairs during 0.3% of that period. Winter lay-up covered 31.1% of the year.

Canaller-type tankers of the Great Lakes fleet were operated during 89.8% of the season and were laid up in that period for lack of cargoes 8.3%, 0.5% for repairs, 1.4% for other causes, and winter lay-up accounted for 31.4% of the year.

The West Coast fleet of vessels over 1,000 gross tons, including seasonally operated cruise ships and ferry vessels, were operated for 80.7% of the year. They were laid up during the operating season or year for lack of cargoes for 15.3% and for repairs for 4.0% of that time.

West Coast tankers were operated for 83.6% of the year and laid up for lack of cargoes for 11.4% and for repairs for 5.0% of the year.

Table IV (See Appendix 'D') shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States.

Volume of Canada's Water-Borne International Trade

Tonnages of water transportation's share of Canada's international trade in the calendar years 1962 and 1963, including trade with the United States, Greenland and the Islands of St. Pierre and Miquelon, together with participation by Canadian-flag vessels, were as follows:

<i>Year</i>	<i>Exports Loaded (tons)</i>	<i>Imports Unloaded (tons)</i>	<i>Total (tons)</i>	<i>Canadian- flag ships participation (tons)</i>	<i>Percentage</i>
1962.....	60,269,779	41,885,319	102,155,098	26,731,619	26.2
(Final)					
1963.....	68,476,760	46,090,551	114,567,311	31,003,480	27.1
(Preliminary)					
Increases.....	8,206,981	4,205,232	12,412,213	4,271,861	
Percentage Increases.....	13.6%	10.0%	12.2%	16.0%	

The above tonnages shown are short tons of 2,000 lbs. and include dry and liquid cargoes. Canadian-flag ships' participation was almost wholly concerned in trade to and from United States ports.

Ocean Liner Services

In 1963, ocean liner services operating out of Canadian ports and serving Canada's export trade numbered 172, of which 8 were Canadian companies operating chartered foreign vessels.

From Eastern Canadian ports of the River and Gulf of St. Lawrence and the Atlantic provinces, there were 107 services. In addition, 57 of these also served the Great Lakes.

These 107 services comprised 23 to the United Kingdom, 24 to North and South Continental Europe, 11 to the Mediterranean, 7 to the Near East, India and Pakistan, 8 to the Far East, 6 to West, South and East Africa, 8 to the Caribbean, 4 to Central America (East and West coasts), 13 to South America (East and West coasts), 2 to Australia and New Zealand, and 1 to the Pacific Islands.

From Pacific Coast ports, 65 liner services operated as follows: to the United Kingdom and West Europe, 11; to the Mediterranean,

4; to the Near East, India and Pakistan, 5; to the Far East, 16; to Africa, 1; to the Caribbean, 4; to Central America (East and West coasts), 6; to South America (West and East coasts), 8; to Australia and New Zealand, 6; to the Pacific Islands, 3; and around the world, 1.

The member participating nations provided liner services as follows: the United States 24, the United Kingdom 23, Japan 18, Germany 10, Canada 9, Norway 9, Sweden 8, and all other nations 71.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Four hundred and fifty-six ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1963, making 1,032 westbound trips from ports overseas. Two hundred and forty-six of these were dry-cargo ships and seven were tankers employed in regular ocean liner services; another one hundred and eighty-one dry-cargo vessels and twenty-two tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels, according to country of registry, is as follows:

<i>Registry</i>	<i>Number of Ships</i>	<i>Number of Trips</i>
Argentina.....	1	1
Belgium.....	1	4
Denmark.....	7	15
Egypt.....	3	6
Finland.....	4	15
France.....	10	34
Germany.....	75	207
Ghana.....	1	1
Greece.....	28	37
India.....	3	4
Ireland.....	3	6
Israel.....	3	8
Italy.....	8	16
Japan.....	17	29
Lebanon.....	1	1
Liberia.....	17	28
Netherlands.....	29	79
Norway.....	98	210
Panama.....	5	5
Spain.....	2	5
Sweden.....	38	76
Switzerland.....	4	8
United Kingdom.....	64	164
United States.....	29	61
Yugoslavia.....	5	12
	<u>456</u>	<u>1,032</u>

Coastal Trade of Canada—1963 (Calendar Year)

According to preliminary estimates, the volume of freight carried in Canada's coastal trade—including the Great Lakes—amounted in 1963 to 46,254,356 tons, which represented an increase of 2,484,936 tons from the final figure for 1962.

The tonnage difference between the final figures for 1962 and the preliminary figures for 1963 is made up of the increases or decreases in the following important commodities:

<i>Increases</i>	
Grain.....	1,449,069 tons
Pulpwood.....	645,474 "
Sand & Gravel.....	258,715 "
Cement.....	117,413 "
Iron Ore.....	101,088 "
Ilmenite Ore.....	84,459 "
All Other Cargoes.....	933,228 "
<i>Decreases</i>	
Coal.....	621,423 "
Fuel Oil and Gasoline.....	448,448 "
Logs.....	159,372 "
Limestone.....	102,903 "

Seventy-four Commonwealth ships of non-Canadian registry and four foreign-flag vessels operating under short-term waivers of coasting laws were engaged in Canada's coasting trade during 1963.

The total cargo carried by the non-Canadian-flag vessels amounted to 4,843,862 tons and this represented 10.5% of the total coastal trade in 1963. This was a decrease of 1,056,038 tons and 3.1% of the total tonnage, as compared with 1962.

Of the non-Canadian flag vessels employed in the coasting trade in 1963, thirty were engaged in bulk cargo trading, eighteen in coastal liner services, five in intercoastal trading, sixteen in miscellaneous trading and nine in tanker operations.

The trades in which these vessels were engaged and the tonnages carried by them are as follows:

<i>Great Lakes Trading</i>	1,453,974 tons
Great Lakes to St. Lawrence River, East Coast and Newfoundland.....	182,361 "
<i>St. Lawrence River Trading</i>	483,834 "
St. Lawrence River to Great Lakes, East Coast, Newfoundland and Arctic.....	490,013 "
<i>Newfoundland Trading</i>	13,210 "
Newfoundland to Great Lakes, St. Lawrence River and East Coast.....	721,270 "
<i>East Coast Trading</i>	500,288 "
East Coast to St. Lawrence River.....	681,824 "
East Coast to Great Lakes and Newfoundland.....	280,181 "
<i>Intercoastal Trading</i>	29,474 "
<i>Arctic Trading</i>	10 "
Arctic to Newfoundland and St. Lawrence River.....	7,423 "

Thirty-six Canadian-owned vessels on other than Canadian registry shared in the coastal trade carrying 2,748,467 tons, which was a decrease of 1,128,799 tons from the previous year.

Bulk cargoes carried by non-Canadian-flag vessels in the coastal trade in 1963 totalled 4,941,417 tons, the major commodities of which were:

Limestone.....	1,222,834 tons
Ilmenite Ore.....	973,978 "
Petroleum and Petroleum Products.....	906,820 "
Iron Ore.....	663,778 "
Coal.....	577,827 "
Grain.....	346,953 "
Gypsum.....	249,227 "

As in other years, participation by these vessels dominated certain trades, carrying 92% of the iron ore from Wabana to Sydney, all the limestone from Colborne to Clarkson, all the cargoes east-bound and westbound between Eastern Canada and the Pacific Coast. They also moved 67% of the gypsum from Little Narrows to Montreal, 50% of the ilmenite ore from Havre St. Pierre to Sorel, about 33% of the iron ore from Seven Islands and 34% of the coal from Sydney.

Non-Canadian-flag ships also lifted approximately 25% of the gypsum cargoes loaded at Halifax and nearly 40% of all the shipments to and from Arctic ports.

Of the 906,820 tons of petroleum products carried in non-Canadian-flag ships, 859,086 tons were carried in seven Canadian-owned tankers.

Final Figures for 1962

Of the major commodities carried in the coastal trade, the tonnages and percentages are as follows:

<i>Commodity</i>	<i>Short Tons</i>	<i>Per-centage</i>
Petroleum Oils and Products.....	9,705,420	22.0
Grain.....	8,011,351	18.1
Pulpwood.....	6,706,108	15.2
Logs, Posts, Poles, etc.....	4,335,146	9.8
Coal and Coke.....	2,215,431	5.0
Limestone and Dolomite.....	1,920,140	4.3
Sand, Gravel and Stone.....	1,867,297	4.2
Iron Ore.....	1,288,802	2.9
Ilmenite Ore.....	798,783	1.8
Cement and Products.....	793,645	1.8
Hog Fuel.....	691,039	1.6
Manufactured Products.....	442,992	1.0
Newsprint and Paper.....	402,934	0.9
Gypsum.....	400,495	0.9
Industrial Minerals.....	382,232	0.9
Other Mine Products.....	242,599	0.6
Wood Pulp.....	218,564	0.5
Chemicals.....	202,604	0.5
Lumber, Timber, etc.....	192,924	0.4
Non-Ferrous Ores.....	113,915	0.3
All Other Cargo.....	3,218,527	7.3
	<u>44,150,948</u>	<u>100.0</u>

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1963, the major shipyards delivered eighty vessels, particulars of which are given in Table V, Appendix 'E'. Sixty-two of these ships were built for commercial owners, six for the Royal Canadian Navy, three for a Provincial Government and nine for various departments of the Federal Government. The commercial vessels included thirteen steel trawlers, eight bulk freighters and four other cargo ships, two auto-passenger ferries, an oil tanker and a passenger and cargo vessel. The large naval tanker supply ship H.M.C.S. *Provider* was delivered, and three additional destroyer escorts were completed during the year, H.M.C.S. *Qu'Appelle*, H.M.C.S. *Yukon* and H.M.C.S. *Saskatchewan*. The ships built for departments of government other than National Defence comprised five search and rescue vessels, a fisheries patrol vessel, an Arctic depot ship, a buoy vessel and a hydrographic survey ship.

The gross tonnage of all vessels built in the major shipyards during 1963 amounted to 182,394 gross tons. The dollar value of ships delivered was approximately \$183,796,300. Compared with 1962, there was an increase of 52 per cent in the gross tonnage and of 112 per cent in the dollar value of ships delivered.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry, the shipyards repaired, refitted or drydocked 2,206 merchant ships and 84 naval vessels. The total value of such work completed during 1963 amounted to \$35,566,300, divided among the four shipbuilding areas as shown below. Compared with 1962, this constitutes an increase of \$7,254,000.

	Naval	Merchant	Dollar Value
			\$
Pacific.....	12	865	12,190,700
Great Lakes.....	—	89	5,225,100
St. Lawrence.....	4	552	10,680,700
Atlantic.....	66	700	7,469,800
	82	2,206	35,566,300

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs and conversions carried out in Canadian shipyards from 1959 to 1963 is given in Table VI, Appendix 'F'.

Employment

The average monthly employment in the Association shipyards was 12,812, an increase of approximately 2 per cent, compared with 1962. As may be seen from the table given below, there was a slight falling-off in the level of employment in the Pacific Coast area, but this was more than offset by increases in each of the other shipbuilding areas.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the ten-year period 1954-1963:

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812

Employment in the smaller yards was well maintained throughout the year, and a recent survey undertaken by the Commission indicates that there was a slight increase in the level of employment as between December 31, 1962, and December 31, 1963.

Outlook

The shipbuilding subsidies provided by the Government continue to be instrumental in stimulating a steady flow of work throughout the shipbuilding and allied industries. They have been particularly beneficial in those areas where ship construction constitutes the principal industry. The following table gives the estimated value of the vessels in each category in preparation or under construction in the four shipbuilding areas as of March 31, 1964:

	<i>Naval</i>	<i>Other Government</i>	<i>Merchant</i>	<i>Total</i>
	\$	\$	\$	\$
Pacific Coast.....	4,518,500	8,932,700	10,190,700	23,641,900
Great Lakes.....	—	—	42,143,600	42,143,600
St. Lawrence.....	25,000,000	9,499,900	41,869,800	76,369,700
Atlantic Coast.....	25,000,000	61,000	21,895,800	46,956,800
	<u>54,518,500</u>	<u>18,493,600</u>	<u>116,099,900</u>	<u>189,112,000</u>

The sum of \$189,112,000 represents orders for three naval vessels, four other government vessels and fifty-four merchant ships. Particulars of the government and merchant ships are given in Table VII, Appendix 'G'.

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table VIII (See Appendix 'H') shows the total number and value of capital cost determinations issued by the Canadian Maritime Commission for each fiscal year since 1954 under Section 3 of the Act, granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also conversions and major alterations to existing vessels. A total of 161 cases, with a value of \$51,252,633, were processed during the fiscal year 1963.

Ship Construction Assistance—Shipbuilding Subsidy

During the fiscal year, 172 applications were approved for a total of \$139,791,807 in construction costs, involving 117 different shipowners and 47 shipyards. Shipbuilding subsidy payments totalling \$40,000,000 were made during the year. At March 31, 1964, 24 applications were being processed and 55 applications were undergoing examination prior to processing.

III. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission administers steamship subventions voted by Parliament in accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1963-64, subventions were paid for coastal and inland services only; 33 services were subsidized during this period, three on the West Coast, two on the Great Lakes and 28 on the East Coast. Two new services were added and two deleted. One of the services deleted has been combined with an existing service.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising ten different routes on the Newfoundland and Labrador coasts.

Six applications for subsidy assistance were received and a complete survey and review of each of the proposed services was carried out, resulting in the refusal of four applications, and two were recommended.

To meet the increased cost of operations, increases in subsidy were approved for four services.

The staff of the Canadian Maritime Commission reviewed and inspected all services and carried out surveys where this was necessary, to check the continuing essentiality in existing services.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1963 was as follows:

Interprovincial Services

Between:	\$
Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.....	298,000
Nova Scotia and Prince Edward Island.....	620,998
Nova Scotia and New Brunswick.....	38,000
New Brunswick and Quebec.....	37,500
Prince Edward Island and Quebec.....	42,500
Prince Edward Island and Newfoundland.....	84,500
Quebec and Nova Scotia.....	35,000

Provincial Services

British Columbia.....	400,000
New Brunswick.....	112,700
Newfoundland.....	4,975,389
Nova Scotia.....	145,875
Ontario.....	176,540
Quebec.....	2,401,892
GRAND TOTAL.....	<u>9,368,894</u>

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from the following services:

Matane-Godbout, Que.....	50,000
Pelee Island and the Mainland, Ont.....	3,460
Portugal Cove and Bell Island, Nfld.....	55,765

Table IX gives details of services (See Appendix 'I').

Included in the payments listed above (Quebec Province) was payment of a capital subsidy in respect of one service. In 1963, the number of yearly instalments was reduced from four to three, and additional subsidy was paid in the last year (1963).

Degaussing of Merchant Ships

During the fiscal year 1963-64, the Vote providing for the Degaussing of Vessels was included in the estimates of and administered by the Canadian Maritime Commission.

In this period, 7 Government vessels were equipped or maintained for an expenditure of \$80,307.74, while 9 privately-owned vessels were equipped or maintained for an expenditure of \$51,487.01.

Park Steamship Company Limited

In view of the fact that all operations of this Company ceased in 1946-47 with the sale of the fleet and that there is now very little possibility of further activity, arrangements are in progress for surrendering its Charter.

Military Cargo Movements

In liaison with the Tri-Service Movements Committee of the Department of National Defence, the Commission negotiates special rates for the movement of Military Personnel and Military and NATO shipments overseas and co-ordinates the arrangements with ocean shipping lines and with recipient NATO countries.

During 1963, tonnage carried amounted to approximately 19,300 tons and freight payments approximated \$505,400.

Included in the totals were 1,912 tons, with freight charges amounting to about \$63,500 for NATO shipments, the freight charges for which were paid by the recipient countries.

The movement of military personnel and dependents to and from Europe in 1963, by water, totalled 1,022, which represents a small percentage of the total moved by air.

Coasting Laws of Canada

In the period from April 1, 1963, to March 31, 1964, thirteen applications were made for waiver of the coasting laws for single voyages or more, or for a specified period of time. Nine were approved and four rejected; one of the approved applications was not used.

The Commission

The staff of the Commission, on March 31, 1964, numbered 26, and the annual payroll amounted to \$166,210.28.

DATED at Ottawa, the 10th day of June, 1964.

A. WATSON
Chairman

G. A. SCOTT
Member

J. C. RUTLEDGE
Member

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1963		March 31, 1964	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-Going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built dry cargo ships 10,000 tonners.....	1	7,158	1	7,158
Tankers.....	2	42,153	1	15,185
	3	49,311	2	22,343
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	64	215,021	68	220,451
Tankers.....	13	44,464	14	50,111
	77	259,485	82	270,562
<i>Lakes Fleet</i>				
Dry cargo and passenger ships.....	170	981,070	161	1,066,227
Tankers.....	38	82,523	36	81,630
	208	1,063,593	197	1,147,857
SUMMARY				
Dry cargo and passenger ships.....	235	1,203,249	230	1,293,836
Tankers.....	53	169,140	51	146,926
	288	1,372,389	281	1,440,762
SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY				
Retained under U.K. Registry.....	11	78,472	11	78,472
Transferred to U.K. Registry.....	7	44,161	6	39,168
Supply ships on loan.....	5	36,382	5	36,382
	23	159,015	22	154,022

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"A" Passenger, Dry Cargo, Tankers, Miscellaneous Tonnage Group	AGE Under 5 yrs		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
100-199 tons.....	6	876	3	443	5	696	14	1,902	36	5,181	25	3,368	27	3,646	14	2,022	130	18,134
200-499 tons.....	4	1,636	6	1,697	2	723	14	5,272	18	6,060	17	4,975	10	3,215	12	4,355	83	27,933
500-999 tons.....	6	4,589	5	3,698	4	2,436	9	5,002	8	5,971	6	4,892	5	3,508	6	4,072	49	34,168
1000-1999 tons.....	4	5,136	4	4,955	4	6,266	7	8,992	8	11,367	16	27,549	25	44,640	8	11,181	76	120,086
2000-4999 tons.....	10	33,744	16	48,344	12	30,787	12	34,222	12	38,988	6	16,229	21	52,733	30	122,230	119	377,277
5000-9999 tons.....	7	45,916	3	21,708	2	17,237	1	5,812	4	28,708	—	—	6	43,008	14	89,104	37	251,493
10,000-14,999 tons.....	2	20,300	—	—	12	148,783	1	11,997	—	—	—	—	1	10,480	—	—	16	191,560
over 15,000 tons.....	16	283,800	3	48,233	3	45,964	—	—	3	51,916	—	—	—	—	—	—	25	429,913
Totals.....	55	395,997	40	129,078	44	252,892	58	73,199	89	148,191	70	57,013	95	161,230	84	232,964	535	1,450,564

AGE GROUPS BY TYPE OF VESSEL (Group "A")																		
Passenger, Dry Cargo, Miscellaneous.....	22	21,486	19	20,389	16	12,605	47	32,374	76	72,661	43	11,264	49	38,239	32	16,638	304	225,656
Canallers.....	—	—	12	31,651	7	19,432	2	5,261	—	—	7	16,705	30	64,353	5	8,675	63	146,077
Upper Lakers, Bulk Carriers	27	354,908	6	69,941	15	185,899	1	11,997	4	55,554	—	—	6	43,718	41	201,336	100	923,353
Tankers.....	6	19,603	3	7,097	3	28,576	4	14,860	4	6,218	8	6,409	4	2,560	3	1,461	35	86,784
Canaller Tankers.....	—	—	—	—	3	6,380	4	8,707	5	13,758	12	22,635	6	12,360	3	4,854	33	68,694
Totals.....	55	395,997	40	129,078	44	252,892	58	73,199	89	148,191	70	57,013	95	161,230	84	232,964	535	1,450,564

As of March 31, 1964

CANADIAN MARITIME COMMISSION

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"B" Ferries	AGE Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
Tonnage Group	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
100-199 tons.....	1	180	4	597	8	1,085	3	535	—	—	4	609	3	432	3	472	26	3,910
200-499 tons.....	4	1,106	5	1,351	4	1,401	2	680	—	—	4	1,489	4	1,146	5	1,947	28	9,120
500-999 tons.....	3	1,998	2	1,040	1	510	4	2,950	—	—	1	950	4	3,410	—	—	15	10,858
1000-1999 tons.....	2	3,134	1	1,834	1	1,149	—	—	—	—	2	2,518	2	3,345	3	3,799	11	15,779
2000-4999 tons.....	8	24,975	—	—	1	4,878	1	4,979	—	—	—	—	2	5,178	1	3,911	13	43,921
5000-9999 tons.....	—	—	2	11,973	2	15,060	3	18,667	—	—	—	—	—	—	—	—	7	45,700
Totals.....	18	31,393	14	16,795	17	24,083	13	27,811	—	—	11	5,566	15	13,511	12	10,129	100	129,288
"C" Tugs																		
100-199 tons.....	4	662	5	833	3	385	7	953	32	4,791	11	1,399	17	2,312	16	2,158	95	13,493
200-499 tons.....	10	2,206	8	1,885	3	704	6	1,453	18	5,174	10	3,151	14	4,633	18	4,968	87	24,174
500-999 tons.....	1	501	—	—	1	719	1	538	10	6,625	—	—	1	544	1	614	15	9,541
Totals.....	15	3,369	13	2,718	7	1,808	14	2,944	60	16,590	21	4,550	32	7,489	35	7,740	197	47,208
"D" Fishing Vessels																		
100-199 tons.....	67	10,014	17	2,064	12	1,582	25	4,026	58	7,756	15	2,157	5	694	4	633	203	28,926
200-499 tons.....	28	8,521	15	4,356	19	5,883	10	2,917	11	3,212	6	1,659	6	1,876	1	202	96	28,626
500-999 tons.....	3	1,662	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,662
Totals.....	98	20,197	32	6,420	31	7,465	35	6,943	69	10,968	21	3,816	11	2,570	5	835	302	59,214
Grand Totals of "A" "B," "C" and "D"	186	450,956	99	155,011	99	286,248	120	110,897	218	175,749	123	70,945	153	184,800	136	251,668	1134	1,686,274

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY

(Trade with or via the United States of America excluded)

	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000 s).....	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811
Percentage carried in—														
Canadian-flag ships.....	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03	.2	.2	.4
United Kingdom-flag ships...	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6
Norwegian-flag ships.....	11.9	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0
Panamanian-flag ships.....	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2
American-flag ships.....	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0
Netherlands-flag ships.....	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8
Greek-flag ships.....	4.3	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7
Swedish-flag ships.....	6.8	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1
German-flag ships.....	—	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8
Japanese-flag ships.....	—	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2
Liberian-flag ships.....	—	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5
Italian-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5
Ships of other flags.....	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

Appendix "E"

TABLE V
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1963

Shipyards and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LTD.				
<i>H. M. C.S. Saskatchewan</i>	Escort Vessel.....	T/S Turbine.....	2,600 displ.	Royal Canadian Navy
<i>C. C. G.S. Racer</i>	Search and Rescue.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	139	Dept. of Transport
<i>Straits No. 112, 113, 114 and 115</i>	4 Steel Barges.....	Non-prop.....	656 ea.	Straits Marine Ltd.
<i>Island Tug 80 and 81</i>	2 Steel Barges.....	Non-prop.....	720 ea.	Island Tug & Barge Ltd.
<i>V. T. No. 52 and 53</i>	2 Steel Barges.....	Non-prop.....	858 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
<i>Crown Zellerbach No. 4</i>	Self-unloading log Barge.....	Non-prop.....	3,708	Crown Zellerbach Canada Ltd.
<i>Straits No. 116, 117, 118 and 119</i>	4 Steel Barges.....	Non-prop.....	656 ea.	Straits Marine Ltd.
<i>Gulf Star-Ray</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	2,129	Harbour Industries Ltd.
<i>V. T. No. 120</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	668	J. J. West
<i>V. T. No. 200</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	3,974	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
<i>Hunter Point</i>	Fisheries Patrol Vessel.....	2,800 h.p. Diesel.....	139	Dept. of Fisheries
<i>Queen of Saanich</i>	Pass. and Auto Ferry.....	6,000 h.p. T/S Diesel.....	3,547	B.C. Ferry Authority
<i>Queen of Esquimalt</i>	Pass. and Auto Ferry.....	6,000 h.p. T/S Diesel.....	3,547	B.C. Ferry Authority
<i>Island Tug 82 and 83</i>	2 Steel Barges.....	Non-prop.....	720 ea.	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Undersea Garden</i>	Aquarium Barge.....	Non-prop.....	268	Saltaire Products Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD.				
<i>H. M. C.S. Yukon</i>	Escort Vessel.....	T/S Turbine.....	2,600 displ.	Royal Canadian Navy
<i>B. A. Steveston</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	285	The British American Oil Co. Ltd.
<i>G. of G. 240 and 241</i>	2 Steel Barges.....	Non-prop.....	563 ea.	Harbour Industries Ltd.
<i>G. of G. 242 and 243</i>	2 Steel Barges.....	Non-prop.....	563 ea.	James S. Byrn
<i>C. C. G.S. Ready</i>	Search and Rescue.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	139	Dept. of Transport
<i>Northland Prince</i>	Pass. and Cargo.....	4,200 h.p. S/S Diesel.....	3,150	Northland Shipping Co.
<i>Queen of the Islands</i>	Pass. and Auto Ferry.....	1,800 h.p. T/S Diesel.....	1,717	B.C. Ferry Authority
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD.				
<i>Glencleaves (Major Conversion)</i>	Self-unloading Bulk Freighter.....	2,800 h.p. Steam Recip.....	8,582	Canada Steamship Lines Ltd.

THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Black Bay</i> <i>Yanacanuck</i> <i>Murray Bay</i> <i>Caribou Reefer</i>	Bulk Freighter.....	9,900 s.h.p. S/S Turbine.....	17,848	Canadian General Electric Co. Ltd.
	Cargo Vessel.....	1,860 b.h.p. S/S Diesel.....	3,280	Yanacanuck Steamships Ltd.
	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. S/S Turbine.....	17,912	Canada Steamship Lines Ltd.
	Refrig. Cargo Vessel.....	600 b.h.p. Diesel.....	490	Caribou Reefers Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>C.C.G.S. Montmagny</i> <i>H.B.C. 300</i> <i>Roberval</i> <i>Ongara</i>	Buoy Vessel.....	1,100 s.h.p. T/S Diesel.....	497	Dept. of Transport
	Steel Barge.....	Non-prop.....	244	Hudson's Bay Company
	Steel Tug.....	765 h.p. S/S Diesel.....	88	Price Brothers & Co. Ltd.
	Pass. and Auto Ferry.....	360 h.p. Diesel.....	180	Municipality of Metropolitan Toronto
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. <i>Imperial Lachine</i> <i>Imperial Verdun</i> <i>James E. McGrath</i> <i>C. E. Ted Smith</i>	Oil Bunkering Barge.....	670 s.h.p. T/S Diesel.....	735	Imperial Oil Ltd.
	Oil Bunkering Barge.....	670 s.h.p. T/S Diesel.....	735	Imperial Oil Ltd.
	Steel Tug.....	300 b.h.p. Diesel.....	90	Port Weller Dry Docks Ltd.
	Steel Tug.....	380 b.h.p. Diesel.....	52	Dominion Tar & Chemical Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>C.C.G.S. Relay</i>	Search and Rescue.....	2,400 s.h.p. T/S Diesel.....	143	Dept. of Transport
CANADIAN VICKERS LTD. <i>Quebecois</i> <i>C.C.G.S. Narwhal</i>	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	17,646	Canadian General Electric Co. Ltd.
	Arctic Depot Vessel.....	2,000 s.h.p. T/S Diesel.....	2,064	Dept. of Transport
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Fort Rameau</i> <i>C-304</i>	Cargo Vessel.....	1,320 b.h.p. Diesel.....	916	Maritime Agency Inc.
	Steel Scow.....	Non-prop.....	367	Dufresne Construction Co. Ltd.
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Foundation Valiant</i> <i>Frankcliffe Hall</i> <i>Baie St. Paul</i> <i>C.C.G.S. Rally</i> <i>Fort St. Louis</i> <i>H.M.C.S. Provider</i> <i>H.M.C.S. Qu'Appelle</i> <i>Humildoc</i> <i>Kingdoc</i>	Coastal Tug.....	1,600 b.h.p. T/S Diesel.....	317	Foundation Maritime Ltd.
	Bulk Freighter.....	9,000 b.h.p. S/S Turbine.....	17,819	Hall Corporation of Canada Ltd.
	Bulk Freighter.....	9,000 b.h.p. S/S Turbine.....	17,810	Canada Steamship Lines Ltd.
	Search and Rescue.....	2,400 b.h.p. T/S Diesel.....	140	Dept. of Transport
	Package Freighter.....	6,000 b.h.p. T/S Diesel.....	5,947	Steel Company of Canada Ltd.
	Tanker Supply Ship.....	S/S Turbine.....	22,000 displ.	Royal Canadian Navy
	Escort Vessel.....	T/S Turbine.....	2,000 displ.	Royal Canadian Navy
	Bulk Freighter.....	3,320 b.h.p. T/S Diesel.....	3,358	N. M. Paterson & Sons Ltd.
	Bulk Freighter.....	3,320 b.h.p. T/S Diesel.....	3,358	N. M. Paterson & Sons Ltd.

PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1963—Concluded

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
GEO. T. DAVIE & SONS LTD.				
<i>Trans-St. Laurent</i>	Pass. Auto Ferry.....	2,000 h.p. T/S Diesel.....	2,173	Gulf Ports Steamship Co.
<i>Cape Race</i>	Steel Trawler.....	650 b.h.p. Diesel.....	291	National Sea Products Ltd.
<i>Cape Aspy</i>	Steel Trawler.....	650 b.h.p. Diesel.....	291	National Sea Products Ltd.
<i>Cape Mira</i>	Steel Trawler.....	650 b.h.p. Diesel.....	291	National Sea Products Ltd.
<i>Ann C. Spencer</i>	Steel Trawler.....	680 b.h.p. Diesel.....	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Rose J. Gordon</i>	Steel Trawler.....	680 b.h.p. Diesel.....	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Ellen N. Fletcher</i>	Steel Trawler.....	680 b.h.p. Diesel.....	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Primo</i>	Steel Trawler.....	720 b.h.p. Diesel.....	312	St. Lawrence Sea Products Ltd.
<i>Rupert Brand VI</i>	Steel Trawler.....	750 b.h.p. Diesel.....	309	British Columbia Packers Ltd.
<i>Rupert Brand VII</i>	Steel Trawler.....	750 b.h.p. Diesel.....	309	British Columbia Packers Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD.				
<i>New Brunswick</i>	Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	18,192	Calvert Distillers Ltd.
<i>Hudson</i>	Hydrographic Survey Ship	7,500 s.h.p. T/S Diesel Electric.....	3,721	Dept. of Mines & Technical Surveys
<i>Courtenay Bay</i>	Steel Trawler.....	660 b.h.p. Diesel.....	331	Fishermen's Loan Board of New Brunswick
<i>Garland</i>	Steel Trawler.....	660 b.h.p. Diesel.....	331	Scotia Trawlers Ltd.
<i>Suzanne P.</i>	Steel Trawler.....	660 b.h.p. Diesel.....	331	Mace Ltd.
<i>Louise P.</i>	Steel Trawler.....	660 b.h.p. Diesel.....	330	Mace Ltd.
<i>Irving Chip No. 1</i>	Steel Barge.....	Non-prop.....	1,076	New Brunswick Railway Co.
<i>Irving Ours Polaire</i>	Oil Tanker.....	4,200 b.h.p. S/S Diesel.....	4,944	Engineering Consultants Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD.				
<i>C.G.S. Rapid</i>	Search and Rescue.....	T/S Diesel.....	140	Dept. of Transport
<i>YMT 12</i>	Standard Diving Vessel.....	228 s.h.p. Diesel.....	250	Royal Canadian Navy
<i>YBD 2</i>	Deperming Barge.....	Non-prop.....	300	Royal Canadian Navy

TABLE VI

VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1959-1963

Shipbuilding Area	1959	1960	1961	1962	1963
	\$	\$	\$	\$	\$
PACIFIC COAST					
Shipbuilding.....	69,957,000	7,419,500	5,238,700	14,284,100	62,624,400
Repairs and Conversions.....	5,956,700	5,331,300	5,592,900	5,961,100	12,190,700
GREAT LAKES					
Shipbuilding.....	75,913,700	12,750,800	10,831,600	20,245,200	74,815,100
Repairs and Conversions.....	17,854,700	16,193,500	10,982,900	10,197,800	19,949,100
	3,897,200	5,542,500	4,277,900	4,101,900	5,225,100
St. LAWRENCE					
Shipbuilding.....	21,751,900	21,736,000	15,260,800	14,299,700	25,174,200
Repairs and Conversions.....	41,909,000	34,268,000	25,171,800	46,233,100	79,674,900
	12,702,500	11,175,000	12,756,700	10,588,700	10,680,700
ATLANTIC					
Shipbuilding.....	54,611,500	45,443,000	37,928,500	56,821,800	90,355,600
Repairs and Conversions.....	23,053,600	4,198,500	2,561,300	16,054,000	21,547,900
	7,674,900	8,235,200	7,893,900	7,666,600	7,469,800
SUMMARY					
Shipbuilding.....	30,728,500	12,433,700	10,455,200	23,720,600	29,017,700
Repairs and Conversions.....	152,774,300	62,079,500	43,954,700	86,769,000	183,796,300
	30,231,300	30,284,000	30,521,400	28,318,300	35,566,300
	183,005,600	92,363,500	74,476,100	115,087,300	219,362,600

Appendix "G"

TABLE VII
PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1964

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
YARROWS LTD. Hulls 267—271..... Hull 273.....	5—168' Steel Barges..... 369' Self-loading Barge....	Non-prop..... Non-prop.....	760 ea. 5,500	Various owners. Straits Barge Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Queen of Nanaimo</i> <i>Queen of New Westminster</i> Hulls 110—114..... Hulls 115—117..... Hull 118.....	342' Pass.-Auto Ferry..... 342' Pass.-Auto Ferry..... 5—168' Steel Barges..... 3—175' Steel Barges..... 191' Self-Unloading Barge	6,000 s.h.p. T/S Diesel..... 6,000 s.h.p. T/S Diesel..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop.....	3,550 3,550 720 ea. 845 ea. 1,150	B.C. Ferry Authority B.C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Ocean Cement Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. Hull 326.....	404'3" Weather & Oceanographic Vessel.....	7,500 s.h.p. T/S Turbo-Electric.....	5,394 displ.	Dept. of Transport
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. <i>Hochelega (Major conversion)</i>	623' Self-Unloading Bulk Freighter.....	3,600 h.p. Steam Recip.....	12,000	Canada Steamship Lines Ltd.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. Hull 181..... Hull 182..... Hull 184..... Hull 185.....	730' Bulk Freighter..... 433'6" Package Freighter..... 730' Self-Unloading Bulk Freighter..... 574'3" Self-Unloading Bulk Freighter.....	8,000 b.h.p. Diesel..... 3,600 b.h.p. Diesel..... 9,000 s.h.p. Steam Turbine..... 3,300 s.h.p. Steam Turbine.....	17,900 5,900 17,500 9,000	Canada Steamship Lines Ltd. Canada Steamship Lines Ltd. Canadian General Electric Co. Ltd. Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Wm. Lyon Mackenzie</i> <i>Time Saver</i> Hull 1222.....	80' Fire Tug..... 90' Drilling Barge..... 65' Steel Tug.....	1,200 h.p. T/S Diesel..... Non-prop..... 685 h.p. T/S Diesel.....	102 220 55	City of Toronto Conwest Petroleum Ltd. Rupert's Land Trading Co.

PARTICULARS OF VESSELS (EXCLUDING NAVAL VESSELS) IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION
IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1964—Concluded

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
HALIFAX SHIPYARDS LTD.				
<i>Hull 31</i>	120' Steel Trawler	765 h.p. Diesel	350	Lunenburg Sea Products Ltd.
<i>Hull 32</i>	120' Steel Trawler	765 h.p. Diesel	350	Lunenburg Sea Products Ltd.
<i>Hull 33</i>	120' Steel Trawler	765 h.p. Diesel	350	Lunenburg Sea Products Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD.				
<i>Prince Nova</i>	249' Auto-Pass. Ferry	3,200 h.p. T/S Diesel	1,600	Northumberland Ferries Ltd.
<i>Hull 149</i>	45' Steel Tug	350 h.p. Diesel	25	Dept. of Public Works
<i>Hull 150</i>	130' Steel Trawler	720 h.p. Diesel	334	Job Brothers & Co. Ltd.
<i>Hull 151</i>	120' Steel Trawler	650 h.p. Diesel	260	John Penny & Sons Ltd.

TABLE VIII

CAPITAL COST DETERMINATIONS MADE WITH RESPECT TO APPLICATIONS FOR THE BENEFITS OF CLAUSE 3
OF THE CANADIAN VESSEL CONSTRUCTION ASSISTANCE ACT

Fiscal Year	DETERMINATIONS WITH RESPECT TO NEW CONSTRUCTION								DETERMINATIONS WITH RESPECT TO CONVERSIONS AND MAJOR ALTERATIONS	
	Cargo Vessels		Dredges, Scows and Barges		Tugs, Fishing Vessels, Ferries, etc.		Total Determinations			
	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value	No.	Value
		\$		\$		\$		\$		\$
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00
1963/64.....	22	36,719,522.00	27	2,881,606.00	82	6,431,618.00	131	46,032,746.00	30	5,219,887.00

NOTE: The above capital cost determinations are not indicative of the number of vessels built during each fiscal year, since several interim determinations may be issued for the same vessel.

TABLE IX
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
EASTERN LOCAL SERVICES	
Between:	
<i>Baddeck and Iona, N.S.</i>	
2 sailings daily, except Sundays, to connect with C.N.R. train at Iona, for passengers, mail, express and freight.....	13,125.00
<i>Dalhousie, N.B., and Miguasha, Quebec</i>	
Hourly service 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during navigation season.	
Passenger and auto ferry.....	37,500.00
<i>Father Point and Baie Comeau, Quebec</i>	
Original capital subsidy of \$1,500,000.00 increased by \$863,650.00.	
Outstanding balance paid of	1,463,650.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i>	
Summer—3 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews.	
Summer—2 sailings weekly Grand Manan and Saint John.	
Winter—4 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews.	
Winter—1 sailing weekly Grand Manan and Saint John.	
Passenger and freight service.....	112,700.00
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Quebec.</i>	
7 sailings on week days and 5 on Sundays during summer months.	
Number of trips performed are reduced during winter months.	
Passenger and auto ferry	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Summer)</i>	
Daily except Sundays, May 1 to November 15.	
Passenger, mail and freight service	6,500.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Quebec (Winter)</i>	
3 sailings weekly, November 15 to April 30.	
Passenger and freight service.....	1,700.00
<i>Magdalen Islands, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i>	
1 round trip every 10 days during Summer. 1 round trip every 2 weeks during Winter.	
Freight Service	35,000.00
<i>Magdalen Islands and Montreal, Quebec</i>	
1 round trip every 10 days during navigation season.	
Freight only.....	100,000.00
<i>Matane and Godbout, Quebec</i>	
2 round trips March 15 to June 14 and September 15 to December 31.	
3 round trips June 15 to September 14.	
1 round trip on Sundays during navigation season.	
Passenger, auto and freight service.	
(Subsidy recaptured—Net payment nil).....	—
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i>	
Daily except Sundays.	
Freight service.....	52,400.00
<i>Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.</i>	
Daily except Sundays.	
Freight only.....	31,250.00
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.</i>	
(a) Weekly sailings Owen Sound to Sault Ste-Marie via Manitoulin Island wayports during season of navigation.	
Passengers, autos and freight.	

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.—Cont.</i>	
(b) Ferry service Tobermory to South Baymouth from May 17 to October 22, increased from one trip per day to five trips per day during summer.	
Passenger and auto service.....	100,000.00
<i>Pelee Island and the Mainland, Ontario.</i>	
(a) Daily sailings during season of navigation.	
(b) Approximately the middle of June to and including Labour Day, service is extended to Sandusky, Ohio, U.S.A.	
Passenger and auto service.....	76,540.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown (Souris) P.E.I. and the Magdalen Islands, Quebec.</i>	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Pictou, N.S.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Souris, P.E.I.	
To Magdalen Islands, 1 sailing weekly from Charlottetown and one additional trip during the summer period between Magdalen Islands and Souris.	
Passenger, mail and freight service.....	298,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland.</i>	
Service: from April 1 to December 31, a minimum of 11 round trips between 8.00 a.m. and midnight; from January 1 to March 31, a minimum of 7 round trips between 8.00 a.m. and 7.00 p.m.	
Passenger and vehicle service.....	223,285.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland.</i>	
Weekly service during season of navigation.	
Freight only.....	84,500.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River.</i>	
One trip every ten days from P.E.I. ports and ports of the North Shore of St. Lawrence River.	
Freight only.....	42,500.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.)</i>	
May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips per day.	
Passenger and auto service.....	620,998.00
<i>Quebec, Natashquan and Harrington, Quebec.</i>	
(a) 1 round trip weekly from Montreal and Quebec to Havre St. Pierre via wayports. Freight and refrigerator service.	
(b) 1 round trip every two weeks from Montreal and Quebec to Sept Iles and wayports to Blanc Sablon.	
Passenger, mail and freight service during navigation season...	430,000.00
<i>Quebec and/or Rimouski and North Shore of St. Lawrence River (Winter).</i>	
2 round trips in December and March.	
1 round trip in January and February from Quebec and/or Rimouski to Sept Iles and wayports to Havre St. Pierre.	
Freight service.....	35,000.00
<i>Rimouski and North Shore of St. Lawrence River, Que.</i>	
2 trips weekly from Rimouski to Sept Iles and wayports to Havre St. Pierre, one trip extended to Natashquan during navigation season.	
Passenger, freight and mail service.....	229,000.00
<i>Riviere-du-Loup and St-Simeon, Quebec.</i>	
From May 1 to November 30, 3 round trips per day.	
Passenger and auto ferry.....	21,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Concluded

	Subsidy
<i>Saint John, N.B., Westport and Yarmouth, N.S.</i> 2 sailings weekly, May to October inclusive; 1 sailing weekly, November to April, calling at Tiverton, Freeport and Westport. Freight service.....	\$ 38,000.00
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, P.Q.</i> 3 trips per month from Montreal and Quebec via wayports to Chandler. Freight service only.....	 34,042.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Quebec.</i> (a) From opening to close of navigation, half-hour service from 6.00 a.m. to midnight, and hourly service from midnight to 6.00 a.m. (b) From close of navigation to opening of navigation in the Spring, one hourly service 6.00 a.m. to 10.30 p.m. Passenger and auto ferry.....	 43,000.00
<i>Sydney and Bay St. Lawrence, N.S.</i> 2 round trips per week during navigation season. Passenger and freight service.....	 42,500.00
<i>Trois Pistoles and Les Escoumins, Quebec.</i> Daily service, except Sunday, during the navigation season. Passenger, freight and auto service.....	 5,000.00
<i>Yarmouth, N.S. and Rockland, Maine, U.S.A.</i> Temporary service from February 10 to March 15, while the M/V <i>Bluenose</i> was undergoing repairs, 2 trips per week. Freight service only.....	 6,600.00
NEWFOUNDLAND COASTAL SERVICES	
<i>Newfoundland Coastal Steamship Services include:</i>	
(a) St. John's-Corner Brook via wayports, 1 round trip every 26 days during navigation season.	
(b) St. John's-Lewisporte via wayports, 1 round trip every two weeks during navigation season.	
(c) Placentia Bay-West Run, 2 sailings weekly year-round.	
(d) Placentia Bay-Bay Run, 1 sailing weekly year-round.	
(e) South Coast-Fortune Bay service, Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days, all year-round.	
(f) South Coast service, Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 round trip every 14 days year-round.	
(g) Green Bay service, Lewisporte to Shoe Cove via wayports, 1 round trip weekly during navigation season.	
(h) Lewisporte to Corner Brook via wayports during season of navigation, 1 round trip every 26 days.	
(i) Labrador service, St. John's to Goose Bay via wayports, and connecting service via wayports to Nain. One sailing every two weeks during navigation season.	
All services are for passenger, mail and freight.....	4,752,104.00
WESTERN LOCAL SERVICES	
<i>Gold River and Zeballos, B.C.</i>	
4 round trips per week between Gold River and Zeballos, calling at wayports and logging camps on the route. Passenger, mail and freight service.....	 12,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i>	
Weekly service from Vancouver to Prince Rupert and Stewart, calling at wayports. Passenger, freight and mail service.....	 300,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i>	
Weekly service Vancouver and West Coast of Vancouver Island. Passenger, freight and mail service.....	 88,000.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Fin

Subvention	
\$	
12,000.00	<p><i>Gold River et Zeballos (C.-B.)</i> 4 voyages aller et retour chaque semaine de Gold River à Zeballos, avec arrêts aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours. Service de passagers, de courrier et de marchandises.....</p>
300,000.00	<p><i>Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique.</i> Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et à Stewart, avec arrêts aux ports intermédiaires. Services de passagers, de marchandises et de courrier.....</p>
88,000.00	<p><i>Vancouver et littoral ouest de l'île de Vancouver (C.-B.)</i> Service hebdomadaire de Vancouver au littoral ouest de l'île de Vancouver. Service de passagers, de marchandises et de courrier.....</p>

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention	\$
Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.) Du 1 ^{er} mai au 30 novembre, 3 voyages aller et retour par jour. Transbordeur d'autos et de passagers.	21,000.00
Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-B.) 2 départs chaque semaine, de mai à octobre inclusivement. 1 voyage hebdomadaire de novembre à avril, avec arrêts à Tiverton, Freeport et Westport. Service-marchandises.	38,000.00
Ports du Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.) 3 voyages par mois, de Montréal et Québec à Chandler avec arrêts aux ports intermédiaires. Service-marchandises seulement.	34,042.00
Sorel et Île Saint-Ignace (P.Q.) a) De l'ouverture à la clôture de la navigation, service à toutes les demi-heures, de 6h. du matin jusqu'à minuit, et service à toutes les heures, de minuit jusqu'à 6h. du matin. b) De la clôture de la navigation à l'ouverture au printemps, service à toutes les heures entre 6h. du matin et 10h. 30 du soir. Transbordeur d'autos et de passagers.	43,000.00
Sydney et baie de Saint-Laurent (N.-B.) 2 voyages aller et retour chaque semaine pendant la saison de navigation. Service de passagers et de marchandises.	42,500.00
Trois-Pistoles et Les Escoumins (P.Q.) Service quotidien, sauf le dimanche, pendant la saison de navigation. Service de passagers, de marchandises et d'automobiles.	5,000.00
Yarmouth (N.-B.) et Rockland (Man.), E.-U. Service temporaire du 10 février au 15 mars pendant que le N.M. BLUENOSÉ était en réparation. Deux voyages par semaine. Service de marchandises seulement.	6,600.00
Services côtiers de Terre-Neuve a) De Saint-Jean à Corner Brook avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. b) De Saint-Jean à Lewisporte avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour toutes les deux semaines pendant la saison de navigation. c) De Placentia Bay vers l'ouest. Deux départs chaque semaine pendant toute l'année. d) De Placentia Bay, trajet de la baie. Un départ hebdomadaire pendant toute l'année. e) Côte sud, service de la baie Fortune, D'Argenta à Port-aux-Basques avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 14 jours, toute l'année. f) Service de la côte sud, d'Argenta à Port-aux-Basques avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 14 jours, toute l'année. g) Service de la baie Green, de Lewisporte à Shoe Cove avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage hebdomadaire aller et retour pendant la saison de navigation. h) De Lewisporte à Corner Brook avec arrêts aux ports intermédiaires pendant la saison de navigation. Un voyage aller et retour à tous les 26 jours. i) Service du Labrador, de Saint-Jean à Goose Bay avec arrêts aux ports intermédiaires, et liaison avec arrêts aux ports intermédiaires jusqu'à Nain. Un départ à toutes les 2 semaines pendant la saison de navigation. Tous les services assurent le transport des passagers, du courrier et des marchandises.	4,752,104.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite

Subvention	\$
Owen Sound et l'île Manitoulin (Ontario)	100,000.00
a) Voyages hebdomadaires entre Owen Sound et Sault-Sainte-Marie avec arrêts aux ports intermédiaires de l'île Manitoulin pendant la saison de navigation. Passagers, automobiles et marchandises.	
b) Service quotidien de transbordement entre Tobermory et South Baymouth du 17 mai au 22 octobre; pendant l'été, cinq voyages par jour. Passagers et automobiles.	
Ile Pelée et la terre ferme (Ontario)	
a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation.	
b) Depuis la mi-juin approximativement jusqu'à la Fête du Travail inclusivement, le service est prolongé jusqu'à Sandusky (Ohio), E.-U. Service de passagers et d'automobiles.	76,540.00
Pictou (N.-É.), Charlottetown (I. P.-É.) et les îles de la Madeleine (P.-Q.)	
1 départ hebdomadaire de Pictou (N.-É.) pour les îles de la Madeleine.	
1 départ hebdomadaire de Souris (I. P.-É.) pour les îles de la Madeleine.	
1 départ hebdomadaire de Charlottetown pour les îles de la Madeleine et un voyage supplémentaire pendant l'été entre les îles de la Madeleine et Souris.	
Services de passagers, de courrier et de marchandises.	298,000.00
Portugal Cove et l'île Bell (T.-N.)	
Service: du 1 ^{er} avril au 31 décembre, un minimum de 11 voyages aller et retour entre 8 h. du matin et minuit; du 1 ^{er} janvier au 31 mars, un minimum de 7 voyages aller et retour entre 8 h. du matin et 7 h. du soir.	
Service de passagers et de véhicules.	223,285.00
Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve	
Service hebdomadaire pendant la saison de navigation. Marchandises seulement.	84,500.00
Ile du Prince-Edouard et rive nord du Saint-Laurent	
Un voyage tous les dix jours des ports de l'île du Prince-Edouard aux ports de la rive nord du Saint-Laurent. Marchandises seulement.	42,500.00
Ile du Prince-Edouard et Nouvelle-Écosse (îles Wood (I. P.-É.) et Caribou (N.-É.))	
Du 1 ^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 4 voyages aller et retour par jour; entre le 21 juin et le 21 septembre, 6 voyages aller et retour par jour. Service de transbordement d'autos et de passagers.	620,998.00
Québec, Natashquan et Harrington (P.-Q.)	
a) 1 voyage aller et retour chaque semaine de Montréal et Québec à Havre Saint-Pierre avec arrêts aux ports intermédiaires.	
b) 1 voyage aller et retour, toutes les deux semaines, de Montréal et Québec jusqu'à Sept-Îles et, avec arrêts aux ports intermédiaires, jusqu'à Blanc-Sablon. Service de passagers, de courrier et de marchandises pendant la saison de navigation.	430,000.00
Québec et (ou) Rimouski et rive nord du Saint-Laurent (hiver)	
2 voyages aller et retour en décembre et en mars.	
1 voyage aller et retour en janvier et en février de Québec et (ou) Rimouski à Sept-Îles et aux ports intermédiaires jusqu'à Havre Saint-Pierre. Services-marchandises.	35,000.00
Rimouski et rive nord du Saint-Laurent (P.-Q.)	
2 voyages par semaine de Rimouski à Sept-Îles et aux ports intermédiaires, jusqu'à Havre Saint-Pierre;	
1 voyage par semaine jusqu'à Natashquan pendant la saison de navigation. Service de passagers, de courrier et de marchandises.	229,000.00

Appendice «I»

TABLEAU IX

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

Subvention		\$
SERVICES LOCAUX DE L'EST		
<i>Baddeck et Iona (N.-E.)</i>		
Deux départs par jour, sauf le dimanche, pour établir la correspondance avec le train du National-Canadien à Iona. Service de passagers, de courrier, de messageries et de marchandises.		
13,125.00	<i>Dalhousie (N.-B.) et Miqunashua (P.Q.)</i>	
À toutes les heures, de 7 h. du matin à 10 h. du soir, durant la saison de navigation. Transbordement d'autos et de passagers.		
37,500.00	<i>Pointe-au-Père et Baie-Comeau (P.Q.)</i>	
1,463,650.00	<i>Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.)</i>	
En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews		
En été: 2 voyages par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean		
En hiver: 4 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews		
En hiver: 1 voyage par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean		
112,700.00	<i>Ille aux Coudres et les Eboulements (P.Q.)</i>	
1 voyage par jour sur semaine et 5 le dimanche, en été. La fréquence des voyages est moindre en hiver. Transbordement d'autos et de passagers.		
33,000.00	<i>Ille aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Été)</i>	
Tous les jours sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre. Service de passagers, de courrier et de marchandises.		
6,500.00	<i>Ille aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Hiver)</i>	
3 voyages par semaine, du 15 novembre au 30 avril. Passagers et marchandises.		
1,700.00	<i>Illes de la Madeleine (P.Q.), Chénicamp et Halifax (N.-E.)</i>	
1 voyage aller et retour tous les dix jours en été. 1 voyage aller et retour toutes les deux semaines en hiver. Service de marchandises.		
35,000.00	<i>Illes de la Madeleine et Montréal (P.Q.)</i>	
1 voyage aller et retour tous les 10 jours pendant la saison de navigation. Marchandises seulement.		
100,000.00	<i>Matane et Godbout (P.Q.)</i>	
2 voyages aller et retour du 15 mars au 14 juin et du 15 septembre au 31 décembre.		
3 voyages aller et retour du 15 juin au 14 septembre.		
1 voyage aller et retour le dimanche pendant la saison de navigation.		
Service de passagers, d'autos et de marchandises. (Subvention reprise—aucun paiement net).		
—	<i>Mtigrave et Canso (N.-E.)</i>	
Tous les jours, sauf le dimanche. Service-marchandises.		
52,400.00	<i>Mtigrave, Queensport et Île Madame (N.-E.)</i>	
Tous les jours, sauf le dimanche. Service-marchandises.		
31,250.00		

TABLEAU VIII

DÉTERMINATION DE COÛT EN CAPITAL CONCERNANT LES DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉVUES PAR L'ARTICLE DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS								DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET IMPORTANTES MODIFICATIONS	
	Navires de charge		Dragues, péniches et chandals		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Total des déterminations		Nom- bre	Valeur
	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$		
1954/55.....	9	14,516,710.26	21	2,007,693.09	19	1,192,126.38	49	17,716,529.73	19	4,053,255.33
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95	10	2,390,890.59
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00
1963/64.....	22	36,719,522.00	27	2,881,606.00	82	6,431,618.00	131	46,032,746.00	30	5,219,887.00

NOTA: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1964—Fin
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	jauge brute estimative	Propriétaire
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Prince Nova</i>	Transbordeur d'autos et de passagers, 249 pi.	Puiss. de 3,200 c.-v. Diesel 2 hélices	1,600	Northumberland Ferries Ltd.
149.....	Remorqueur en acier, 45 pi.	Puiss. de 350 c.-v. Diesel	25	Ministère des Travaux publics
150.....	Chalutier en acier 130 pi.	Puiss. de 720 c.-v. Diesel.	334	Job Brothers & Co. Ltd.
151.....	Chalutier en acier, 120 pi.	Puiss. de 650 c.-v. Diesel.	260	John Penny & Sons Ltd.

DAVIE SHIPBUILDING LTD.					
644.....	Cargo frigorifique, 165 pi.	Puiss. au frein 1,200 c.-v. Diesel 2 hélices	750	Ministère des Pêcheries	
645 et 646.....	2 transporteurs de poisson congelé, 219 pi.	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel 1 hélice	1,250 ch.	Blue Peter Steamships Ltd.	
647.....	Transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein 8,000 c.-v. Diesel	17,350	Canada Steamship Lines Ltd.	
648.....	Chalutier en acier, 147 pi. 9 po.	Puiss. au frein 1,440 c.-v. Diesel	600	Acadia Fisheries Ltd.	
649.....	Navire à caissage, 467 pi.	Puiss. au frein 6,000 c.-v. Diesel	5,850	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.	
650.....	Transport en vrac autodé-chargeur, 730 pi.	Puiss. au frein 8,000 c.-v. Diesel	17,000	Canada Steamship Lines Ltd.	
GEO. T. DAVIE & SONS LTD.					
Excel.O.....	Chalutier en acier, 129 pi.	Puiss. au frein 720 c.-v. Diesel	300	St. Lawrence Sea Products Ltd.	
Sillery.....	Navire de charge, 204 pi. 6 po.	Puiss. au frein 1,250 c.-v. Diesel	1,250	La Cie de Navigation du Golfe Ltée	
Cacouna.....	Navire de charge, 204 pi. 6 po.	Puiss. au frein 1,250 c.-v. Diesel	1,000	Polaris Shipping Ltd.	
—.....	Navire en acier (chalutage et pêche au thon), 167 pi.	Puiss. de 1,600 c.-v. Diesel	1,600	Scarab Fishing Ventures Ltd.	
—.....	Navire de charge, 279 pi.	Puiss. au frein 1,400 c.-v. Diesel	1,250	La Cie de Navigation du Golfe Ltée	
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCKS Co. Ltd.					
60.....	Pétrolier, 690 pi. 3 po....	Puiss. sur l'arbre 13,750 c.-v., turbine	18,190	Canadian General Electric Co. Ltd.	
63.....	Remorqueur en acier, 150 pi.	Puiss. au frein 3,500 c.-v. Diesel-électrique 2 hélices	300	J. D. Irving Ltd.	
65.....	Chaland en acier, 200 pi.	Aucun.....	1,200	J. D. Irving Ltd.	
66.....	Remorqueur en acier, 120 pi.	Puiss. au frein 3,500 c.-v. Diesel 2 hélices	350	New Brunswick Railway Co.	
67.....	Chaland en acier, 200 pi.	Aucun.....	1,200	New Brunswick Railway Co.	
72.....	Pétrolier, 249 pi. 3 po....	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel.....	2,000	Engineering Consultants Ltd.	
HALIFAX SHIPYARDS LTD.					
31.....	Chalutier en acier, 120 pi.	Puiss. de 765 c.-v. Diesel.	350	Lunenburg Sea Products Ltd.	
32.....	Chalutier en acier, 120 pi.	Puiss. de 765 c.-v. Diesel.	350	Lunenburg Sea Products Ltd.	
33.....	Chalutier en acier, 120 pi.	Puiss. de 765 c.-v. Diesel.	350	Lunenburg Sea Products Ltd.	

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1964—Suite

(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. (In) 184.....	Transport en vrac autodé-chargeur, 730 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v., turbine à vapeur	17,500	Canadian General Electric Co. Ltd.
185.....	Transport en vrac autodé-chargeur, 574 pi. 3 po.	Puiss. sur l'arbre 3,300 c.-v., turbine à vapeur	9,000	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD. Wm. Lyon Mackenzie.....	Remorqueur-pompe, 80 pi.	Puiss. de 1,200 c.-v. Diesel 2 hélices	102	Cité de Toronto
Time Saver.....	Chaland foreur, 90 pi.....	Aucun.....	220	Conwest Petroleum Ltd.
1222.....	Remorqueur en acier, 65 pi.	Puiss. de 685 c.-v. Diesel 2 hélices	55	Rupert's Land Trading Co.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD. 35.....	Transport en vrac autodé-chargeur, 678 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v., turbine à vapeur	16,500	Upper Lakes Shipping Ltd.
37.....	Transport en vrac autodé-chargeur, 710 pi.	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v., turbine à vapeur	18,000	Upper Lakes Shipping Ltd.
—.....	Transport en vrac, 253 pi.	Puiss. au frein 2,300 c.-v. Diesel	1,850	Chimo Shipping Ltd.
CANADIAN VICKERS LTD. —.....	Dock flottant, 585 pi.....	Aucun.....	25,000	Canadian Vickers Ltd.
282.....	Câblier brise-glace, 313 pi.	Puiss. sur l'arbre 8,000 c.-v. Diesel-électrique	4,900	Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD. 305.....	Pétrolier, 412 pi. 7 po.....	Puiss. de 4,600 c.-v. Diesel	5,100	Branch Lines Ltd.
306.....	Transbordeur d'automobiles, 199 pi.	1,600 c.-v. Diesel 2 hélices	780	La Compagnie de Traversée du Saint-Laurent Ltée
307.....	Navire de charge, 196 pi. 3 po.	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel	900	Maritime Agency Ltd.

TABLEAU VII
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1964
(à l'exclusion des navires de guerre)

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
YARROWS LTD. 267-271..... 273.....	5 chalands en acier, 168 pi. Chaland autochargeur, 369 pi.	Aucun..... Aucun.....	760 ch. 5,500	Différents propriétaires Straits Barge Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Queen of Nanaimo</i> <i>Queen of New Westminster</i> 110-114..... 115-117..... 118.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 342 pi. Transbordeur d'autos et de passagers, 342 pi. 5 chalands en acier, 168 pi. 3 chalands en acier, 175 pi. Chaland autodéchargeur, 191 pi.	Puiss. sur l'arbre 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices Puiss. sur l'arbre 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices Aucun. Aucun. Aucun.....	3,550 3,550 720 ch. 845 ch. 1,150	B. C. Ferry Authority B. C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Ocean Cement Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD. 326.....	Navire océanographique, 404 pi. 3 po.	Puiss. sur l'arbre 7,500 c.-v., turbo-électrique 2 hélices	5,394 dépl.	Ministère des Transports
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. <i>Hochelaga</i> (<i>Transformation importante</i>) THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. 181..... 182.....	Transport en vrac auto-déchargeur, 623 pi. Transport en vrac, 730 pi. Navire à caissage, 433 pi. 6 po.	3,600 c.-v. mach. altern. à vapeur Puiss. au frein 8,000 c.-v. Diesel Puiss. au frein 3,600 c.-v. Diesel	12,000 17,900 5,900	Canada Steamship Lines Ltd. Canada Steamship Lines Ltd. Canada Steamship Lines Ltd.

TABLEAU VI

VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
DANS LES CHANTIERS CANADIENS 1959-1963

Région de construction	1959	1960	1961	1962	1963
LITTORAL DU PACIFIQUE					
Construction navale.....	\$ 69,957,000	\$ 7,419,500	\$ 5,238,700	\$ 14,284,100	\$ 62,624,400
Réparations et conversions.....	5,956,700	5,331,300	5,592,900	5,961,100	12,190,700
	75,913,700	12,750,800	10,831,600	20,245,200	74,815,100
GRANDS LACS					
Construction navale.....	17,854,700	16,193,500	10,982,900	10,197,800	19,949,100
Réparations et conversions.....	3,897,200	5,542,500	4,277,900	4,101,900	5,225,100
	21,751,900	21,736,000	15,260,800	14,299,700	25,174,200
SAINT-LAURENT					
Construction navale.....	41,909,000	34,268,000	25,171,800	46,233,100	79,674,900
Réparations et conversions.....	12,702,500	11,175,000	12,756,700	10,588,700	10,680,700
	54,611,500	45,443,000	37,928,500	56,821,800	90,355,600
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE					
Construction navale.....	23,053,600	4,198,500	2,561,300	16,054,000	21,547,900
Réparations et conversions.....	7,674,900	8,235,200	7,893,900	7,666,600	7,469,800
	30,728,500	12,433,700	10,455,200	23,720,600	29,017,700
Résumé					
Construction navale.....	152,774,300	62,079,500	43,954,700	86,769,000	183,796,300
Réparations et conversions.....	30,231,300	30,284,000	30,521,400	28,318,300	35,566,300
	183,005,600	92,363,500	74,476,100	115,087,300	219,362,600

<i>Louise P</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 660 c.-v. Diesel	330	Mace Ltd.
<i>Irving Chip n° 1</i>	Chaland en acier.....	Aucun.....	1,076	New Brunswick Railway Co.
<i>Irving Ours Polaire</i>	Pétrolier.....	Puiss. au frein 4,200 c.-v. Diesel 1 hélice	4,944	Engineering Consultants Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>n.g.c.c. Rapid</i>	Navire de recherches et de sauvetage	Diesel 2 hélices.....	140	Ministère des Transports
<i>YMT 12</i>	Navire de plongée ordi- naire	Puiss. sur l'arbre 228 c.-v. Diesel	250	Marine royale du Canada
<i>YBD 2</i>	Chaland de démagné- tisation	Aucun.....	300	Marine royale du Canada

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1963—fin

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
Geo. T. DAVIE & SONS LTD. (fin)				
<i>Cape Race</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 650 c.-v. Diesel	291	National Sea Products Ltd.
<i>Cape Aspy</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 650 c.-v. Diesel	291	National Sea Products Ltd.
<i>Cape Mira</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 650 c.-v. Diesel	291	National Sea Products Ltd.
<i>Ann C. Spencer</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 680 c.-v. Diesel	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Rose J. Gordon</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 680 c.-v. Diesel	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Ellen N. Fletcher</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 680 c.-v. Diesel	310	Booth Fisheries Canadian Ltd.
<i>Primo</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 720 c.-v. Diesel	312	St. Lawrence Sea Products Ltd.
<i>Rupert Brand VI</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 750 c.-v. Diesel	309	British Columbia Packers Ltd.
<i>Rupert Brand VII</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 750 c.-v. Diesel	309	British Columbia Packers Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. LTD. <i>New Brunswick</i>	Navire de transport en vrac Navire hydrographique...	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v. Turbine Puiss. sur l'arbre 7,500 c.-v. Diesel-électrique 2 hélices	18,192 3,721	Calvert Distillers Ltd. Ministère des Mines et des Relevés techniques
<i>Courtenay Bay</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 660 c.-v. Diesel	331	Fishermen's Loan Board of New Brunswick
<i>Garland</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 660 c.-v. Diesel	331	Scotia Trawlers Ltd.
<i>Suzanne P.</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 660 c.-v. Diesel	331	Mace Ltd.

<i>James E. McGrath</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 300 c.-v. Diesel	90	Port Weller Dry Docks Ltd.
<i>C. E. Ted Smith</i>	Remorqueur en acier.....	Puiss. au frein 380 c.-v. Diesel	52	Dominion Tar & Chemical Co. Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>n.g.c.c. Relay</i>	Navire de recherches et de sauvetage	Puiss. sur l'arbre 2,400 c.-v. Diesel 2 hélices	143	Ministère des Transports
CANADIAN VICKERS LTD. <i>Québécois</i>	Transport en vrac.....	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v. Turbine	17,646	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>n.g.c.c. Narschal</i>	Navire de dépôt de l'Arc- tique	Puiss. sur l'arbre 2,000 c.-v. Diesel 2 hélices	2,064	Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>Fort Ramazey</i>	Navire de charge.....	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel	916	Maritime Agency Inc.
<i>C-304</i>	Péniche en acier.....	Aucun.....	367	Dufresne Construction Cie Ltée
DAVE SHIPBUILDING LTD. <i>Foundation Valiant</i>	Remorqueur côtier.....	Puiss. au frein 1,600 c.-v. Diesel 2 hélices	317	Foundation Maritime Ltd.
<i>Frankcliffe Hall</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 9,000 c.-v. Turbine 1 hélice	17,819	Hall Corporation of Canada Ltd.
<i>Baie St-Paul</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 9,000 c.-v. Turbine 1 hélice	17,810	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>n.g.c.c. Rally</i>	Navire de recherches et de sauvetage	Puiss. au frein 2,400 c.-v. Diesel 2 hélices	140	Ministère des Transports
<i>Fort St-Louis</i>	Navire à caissage.....	Puiss. au frein 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices	5,947	Steel Company of Canada Ltd.
<i>H.M.C.S. PROVIDER</i>	Navire-citerne de ravi- taillement	Turbine 1 hélice.....	22,000 dépl.	Marine royale du Canada
<i>H.M.C.S. QU'APPELLE</i>	Navire d'escorte.....	Turbine 2 hélices.....	2,600 dépl.	Marine royale du Canada
<i>Hamildoc</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 3,320 c.-v. Diesel 2 hélices	3,358	N. M. Paterson & Sons Ltd.
<i>Kingdoc</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 3,320 c.-v. Diesel 2 hélices	3,358	N. M. Paterson & Sons Ltd.
GEO. T. DAVIE & SONS LTD. <i>Trans-St-Laurent</i>	Transbordeur d'autos et de passagers	2,000 c.-v. Diesel 2 hélices	2,173	Gulf Ports Steamship Co.

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1963—Suite

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
BURKARD Dry Dock Co Ltd. (fin) <i>Northland Prince</i> <i>Queen of the Islands</i>	Navire mixte..... Transporteur d'autos et de passagers	Puiss. au frein 4,200 c.-v. Diesel 1 hélice Puiss. au frein 1,800 c.-v. Diesel 2 hélices	3,150 1,717	Northland Shipping Co. B.C. Ferry Authority
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. <i>Glencages</i> (Transformation importante)....	Transport en vrac auto- déchargeur	2,800 c.-v. mach. altern. à vapeur	8,582	Canada Steamship Lines Ltd.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Black Bay</i> <i>Yankeeannuck</i> <i>Murray Bay</i> <i>Caribou Reefer</i>	Transport en vrac..... Navire de charge..... Transport en vrac..... Cargo frigorifique.....	Puiss. sur l'arbre 9,900 c.-v. Turbine 1 hélice Puiss. au frein 1,860 c.-v. Diesel 1 hélice Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v. Turbine 1 hélice Puiss. au frein 600 c.-v. Diesel	17,848 3,280 17,912 490	Canadian General Electric Co. Ltd. Yankeeannuck Steamships Ltd. Canada Steamship Lines Ltd. Caribou Reefers Ltd.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>n.g.c.c. Montmagny</i> <i>H.B.C. 300</i> <i>Robertal</i> <i>Ongara</i>	Baliseur..... Chaland en acier..... Remorqueur en acier..... Transporteur d'autos et de passagers	Puiss. sur l'arbre 1,100 c.-v. Diesel 2 hélices Aucun..... 765 c.-v. Diesel 1 hélice.. 360 c.-v. Diesel.....	497 244 88 180	Ministère des Transports Hudson's Bay Company Price Brothers & Co. Ltd. Municipalité de Toronto métropolitain
PORT WELLSER Dry Docks Ltd. <i>Imperial Lachine</i> <i>Imperial Verdun</i>	Chaland de mazoutage... Chaland de mazoutage...	Puiss. sur l'arbre 670 c.-v. Diesel 2 hélices Puiss. sur l'arbre 670 c.-v. Diesel 2 hélices	735 735	Imperial Oil Ltd. Imperial Oil Ltd.

TABLEAU V
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1963

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LTD. <i>H.M.C.S. SASKATCHEWAN</i> <i>n.g.c.c. Racer</i>	Navire d'escorte..... Navire de recherches et de sauvetage	Turbine 2 hélices..... Puis. sur l'arbre 2,400 c.-v. Diesel 2 hélices	2,600 dépl. 139	Marine royale du Canada Ministère des Transports
<i>Straits n° 112, 113, 114 et 115</i> <i>Island Tug 80 et 81</i> <i>V.T. n° 52 et 53</i> <i>Crown Zellerbach n° 4</i>	4 chalands en acier..... 2 chalands en acier..... 2 chalands en acier..... Chaland à billes auto- déchargeur	Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun.....	656 ch. 720 ch. 858 ch. 3,708	Straits Marine Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Crown Zellerbach Canada Ltd.
<i>Straits n° 116, 117, 118 et 119</i> <i>Gulf Star-Ray</i> <i>V.T. n° 120</i> <i>V.T. n° 200</i>	4 chalands en acier..... Chaland en acier..... Chaland en acier..... Chaland en acier.....	Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun.....	656 ch. 2,129 668 3,974	Straits Marine Ltd. Harbour Industries Ltd. J. J. West Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Hunter Point</i> <i>Queen of Scotch</i>	Patrouilleur des pêcheries Transborteur d'autos et de passagers	2,800 c.-v. Diesel..... Puis. au frein 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices	139 3,547	Ministère des Pêcheries B.C. Ferry Authority
<i>Queen of Esquimalt</i> <i>Island Tug 82 et 83</i> <i>Undersea Garden</i>	Transborteur d'autos et de passagers 2 chalands en acier..... Chaland aquarium.....	Diesel 2 hélices Puis. 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices Aucun..... Aucun.....	3,547 720 ch. 268	B.C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd. Saltaire Products Ltd.
BURBARD DRY DOCK CO. LTD. <i>H.M.C.S. YUKON</i> <i>B. A. Steneston</i> <i>G. of G. 240 et 241</i> <i>G. of G. 242 et 243</i> <i>n.g.c.c. Ready</i>	Navire d'escorte..... Chaland en acier..... 2 chalands en acier..... 2 chalands en acier..... Navire de recherches et de sauvetage	Turbine 2 hélices..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Puis. sur l'arbre 2,400 c.-v. Diesel 2 hélices	2,600 dépl. 285 563 ch. 563 ch. 139	Marine royale du Canada The British American Oil Co. Ltd. Harbour Industries Ltd. James S. Bynn Ministère des Transports

Appendice «D»

TABLEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OCÉANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT

(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

—	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Total des exportations et des importations—cargaisons solides—(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	17,046	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811
Pourcentage transporté:														
Sous pavillon canadien.....	13.6	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	0.2	0.03	0.2	0.2	0.4
Uni.....	43.1	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6
Sous pavillon norvégien.....	11.5	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0
Sous pavillon panaméen.....	4.8	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2
Sous pavillon américain.....	4.3	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0
Sous pavillon néerlandais.....	—	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8
Sous pavillon grec.....	4.3	3.7	4.6	3.8	3.0	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	3.4	9.3	11.7
Sous pavillon suédois.....	6.8	3.2	3.5	4.2	6.1	5.8	3.8	3.9	4.2	9.8	9.0	9.5	5.3	4.1
Sous pavillon allemand.....	—	—	—	4.8	3.8	3.0	5.4	10.0	8.9	6.5	5.3	5.4	11.8	8.8
Sous pavillon japonais.....	—	—	—	1.4	3.1	6.2	3.8	5.4	5.0	11.8	14.7	9.4	5.6	8.2
Sous pavillon libérien.....	—	—	—	—	—	—	11.2	9.6	10.0	4.2	3.1	3.4	9.1	8.5
Sous pavillon italien.....	11.2	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	3.2	2.5
Sous d'autres pavillons.....	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.— Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui «sous d'autres pavillons», pour l'année en cause.

TABLEAU III

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux)

Au 31 mars 1964

RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA JAUGE

«B» Transbordeurs	ÂGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		Totaux	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100=109 tx.....	1	180	4	597	8	1 085	3	535	—	—	4	609	3	432	3	472	26	3 910
200=499 tx.....	4	1 109	5	1 351	4	1 401	2	680	—	—	4	1 489	4	1 146	5	1 947	28	9 120
300=499 tx.....	3	1 098	2	1 030	1	510	4	2 950	—	—	1	950	4	3 410	—	—	15	10 858
1000=1099 tx.....	2	3 134	1	1 834	1	1 149	—	—	—	—	2	2 518	2	3 345	3	3 799	11	15 779
2000=4999 tx.....	8	24 975	—	—	1	4 878	1	4 979	—	—	—	—	5	5 178	1	3 911	13	43 921
5000=9999 tx.....	—	—	2	11 973	2	15 060	3	18 667	—	—	—	—	—	—	—	—	7	45 700
Totaux.....	18	31 393	14	16 795	17	24 083	13	27 811	—	—	11	5 566	15	13 511	12	10 129	100	129 288
«C» Remorqueurs																		
100=199 tx.....	4	662	5	833	3	385	7	953	32	4 791	11	1 399	17	2 312	16	2 158	95	13 493
200=499 tx.....	10	2 206	8	1 885	3	704	6	1 453	18	5 174	10	3 151	14	4 633	18	4 968	87	24 174
500=999 tx.....	1	501	—	—	1	719	1	538	10	6 625	—	—	—	544	1	614	15	9 541
Totaux.....	15	3 369	13	2 718	7	1 808	14	2 944	60	16 590	21	4 550	32	7 489	35	7 740	197	47 208
«D» Bateaux de pêche																		
100=199 tx.....	67	10 014	17	2 064	12	1 582	25	4 026	58	7 756	15	2 157	5	694	4	633	203	28 926
200=499 tx.....	28	8 521	15	4 356	19	5 883	10	2 917	11	3 212	6	1 659	—	1 876	1	202	96	28 626
500=999 tx.....	3	1 662	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1 662
Totaux.....	98	20 197	32	6 420	31	7 465	35	6 943	69	10 968	21	3 816	11	2 570	5	835	302	59 214
Totaux globaux de «A», «B», «C» et «D».....	186	450 956	99	155 011	99	286 248	120	110 897	218	175 749	123	70 945	153	184 800	136	251 668	1 134	1 686 274

Appendice «B»

TABEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux)
RÉPARTITION D'APRÈS L'ÂGE ET LA JAUGE
Au 31 mars 1964

A passagers, de charge, ciernes, divers	ÂGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		TOTAUX	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	6	876	3	443	5	696	14	1,902	36	5,181	25	3,368	27	3,646	14	2,022	130	18,134
200-499 tx.....	4	1,636	6	1,697	2	723	14	5,272	18	6,060	17	4,975	10	3,215	12	4,355	83	27,933
500-999 tx.....	4	4,589	5	3,698	4	2,436	9	5,002	8	5,971	6	4,892	5	3,508	6	4,072	49	34,168
1000-1999 tx.....	6	5,136	4	4,955	4	6,266	7	8,992	11	11,367	16	27,549	25	44,640	8	11,181	76	120,086
2000-4999 tx.....	10	33,744	16	48,344	12	30,787	12	34,222	12	38,988	6	16,229	21	52,733	30	122,230	119	377,277
5000-9999 tx.....	7	45,916	3	21,708	2	17,237	1	5,812	4	28,708	—	—	6	43,008	14	89,104	37	251,493
10,000-14,999 tx.....	2	20,300	—	—	12	148,783	1	11,997	3	51,916	—	—	1	10,480	—	—	16	191,560
Plus de 15,000 tx.....	16	283,800	3	48,233	3	45,964	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	429,913
Totaux.....	55	395,997	40	129,078	44	252,892	58	73,199	89	148,191	70	57,013	95	161,230	84	232,964	535	1,450,564
GROUPES D'ÂGE PAR TYPE DE NAVIRES (Groupe «A»)																		
Navires à passagers, na- vires de charge, divers.....	22	21,486	19	20,389	16	12,605	47	32,374	76	72,661	43	11,264	49	38,239	32	16,638	304	225,656
Navires de canal.....	—	—	12	31,651	7	19,432	2	5,261	—	—	7	16,705	30	64,353	5	8,675	63	146,077
Navires de transport en vac des lacs supérieurs.....	27	354,908	6	69,941	15	185,899	1	11,997	4	55,554	—	—	6	43,718	41	201,336	100	923,353
Navires-ciernes.....	6	19,603	3	7,097	3	28,576	4	14,860	4	6,218	8	6,409	6	2,560	3	1,461	35	86,784
Navires-ciernes de canal.....	—	—	—	—	3	6,380	4	8,707	5	13,758	12	22,635	6	12,360	3	4,854	33	68,694
Totaux.....	55	395,997	40	129,078	44	252,892	58	73,199	89	148,191	70	57,013	95	161,230	84	232,964	535	1,450,564

Appendice «A»

TABEAU I

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

	31 mars 1963	31 mars 1964
Nom- bre	3	2
Jauge brute	49,311	22,343
Nom- bre	2	1
Jauge brute	42,153	7,158

Navires océaniques (*traffic étranger*)
Navires de charge, construction de guerre: 10,000
tonneaux.....

tonneaux.....	1	7,158	1	7,158
Navires-citernes.....	2	42,153	1	15,185
	3	49,311	2	22,343

Navires côtiers

Navires de charge et navires à passagers.....	64	215,021	68	220,451
Navires-citernes.....	13	44,464	14	50,111
Navires de charge et navires à passagers.....	77	259,485	82	270,562

Navires des Grands lacs

Navires de charge et navires à passagers.....	170	981,070	161	1,066,227
Navires-citernes.....	38	82,523	36	81,630
Navires de charge et navires à passagers.....	208	1,063,593	197	1,147,857

Résumé

Navires de charge et navires à passagers.....	235	1,203,249	230	1,293,836
Navires-citernes.....	53	169,140	51	146,926
Navires de charge et navires à passagers.....	288	1,372,389	281	1,440,762

NAVIRES CANADIENS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI

Maintenus au registre du R.-U.....	11	78,472	11	78,472
Transférés au registre du R.-U.....	7	44,161	6	39,168
Kavitaillieurs prêts.....	5	36,382	5	36,382
Maintenus au registre du R.-U.....	23	159,015	22	154,022

Lois canadiennes sur la navigation côtière

Du 1^{er} avril 1963 au 31 mars 1964, treize demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière relativement à un ou plusieurs voyages, ou pendant une certaine période, ont été présentées. Neuf de ces demandes ont été approuvées et quatre ont été refusées; il n'a pas été donné suite à une des demandes approuvées.

La Commission

Au 31 mars 1964, le personnel de la Commission comptait 26 employés. La somme de leurs traitements annuels s'élevait à \$166,210.28.

Ottawa, le 10 juin 1964.

Le Président,

A. WATSON

Le Commissaire,

G. A. SCOTT

Le Commissaire,

J. C. RUTLEDGE

Le total ci-dessus représente la somme nette des versements après récupération de la subvention des services suivants:

Matane-Godbout (P.Q.).....	\$ 50,000
Île Pelée et la terre ferme (Ont.).....	3,460
Anse du Portugal et l'île Bell (T.-N.).....	55,765

Le tableau IX montre le détail des services (voir l'appendice «I»).

Les subventions énumérées ci-dessus (province de Québec) comprennent le versement d'une subvention de capital à l'égard d'un service. En 1963, le nombre de versements annuels a été réduit de quatre à trois, et une subvention supplémentaire a été versée l'année dernière (1963).

Dégasage des navires marchands

Pour l'année financière 1963-1964, le crédit visant le dégasage des navires a été inscrit au budget de la Commission maritime canadienne qui s'en est également vu confier l'administration.

Pendant cette période, sept navires de l'État, moyennant la somme de \$80,307,74 et neuf navires de propriété privée, au coût de \$51,487,01, ont été munis du matériel nécessaire ou tenus en bon état.

Park Steamship Company Limited

Étant donné que cette compagnie a cessé toute exploitation en 1946-1947 par suite de la vente de sa flotte et qu'il est actuellement peu probable qu'elle reprenne son activité, des mesures ont été prises pour qu'elle remette sa charte.

Mouvement des cargaisons militaires

En liaison avec le Comité interarmes des mouvements du ministère de la Défense nationale, la Commission négocie des tarifs spéciaux pour le mouvement des forces armées des cargaisons militaires et des expéditions de l'OTAN outre-mer et elle coordonne les ententes à cet égard avec les lignes de navigation océaniques et les pays bénéficiaires de l'OTAN.

En 1963, les marchandises transportées ont atteint environ 19,300 tonnes, et les frais de transport se sont élevés à près de \$505,400.

Sur ce total, 1,912 tonnes étaient des expéditions de l'OTAN dont les frais de transport (environ \$63,500) ont été acquittés par les pays récipiendaires.

En 1963, 1,022 personnes, comprenant des membres des forces armées et les personnes à leur charge, ont été transportées par eau à destination et en provenance de l'Europe. Ce nombre représente une faible proportion de celui qui est transporté par avion.

III. Généralités

Services subventionnés

La Commission maritime canadienne administre les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1963-1964, des subventions ont été versées pour des services côtiers et d'eaux intérieures seulement. Des subventions ont été accordées à 33 services, trois sur le littoral ouest, deux sur les Grands lacs et 28 sur le littoral est. Deux nouveaux services ont été ajoutés et deux rayés. L'un des services rayés a été combiné avec un service existant.

Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que de Terre-Neuve qu'exploitent les chemins de fer Nationaux du Canada sur dix routes différentes des côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Six demandes de subventions ont été reçues. Dans chaque cas, une étude approfondie du service projeté a été effectuée; quatre demandes ont été refusées, deux ont été recommandées.

Afin de parer aux frais accrus d'exploitation, on a approuvé des augmentations de subventions à l'égard de quatre services.

Les fonctionnaires de la Commission maritime canadienne ont fait l'étude de tous les services et ont effectué les relevés nécessaires afin de s'assurer du caractère essentiel des services existants.

La répartition des subventions versées en 1963, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Québec—Ile du Prince-Edouard—Nouvelle-Ecosse.....	\$ 298,000
Nouvelle-Ecosse—Ile du Prince-Edouard.....	620,998
Nouvelle-Ecosse—Nouveau-Brunswick.....	38,000
Nouveau-Brunswick—Québec.....	37,500
Ile du Prince-Edouard—Québec.....	42,500
Ile du Prince-Edouard—Terre-Neuve.....	84,500
Québec—Nouvelle-Ecosse.....	35,000
<i>Services provinciaux</i>	
Colombie-Britannique.....	400,000
Nouveau-Brunswick.....	112,700
Terre-Neuve.....	4,975,389
Nouvelle-Ecosse.....	145,875
Ontario.....	176,540
Québec.....	2,401,892
Total global.....	\$9,368,894

navires marchands. Les détails concernant les navires de l'État et les navires marchands figurent au tableau VII de l'appendice «G».

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau VIII (voir l'appendice «H») indique le nombre total et la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime canadienne pour chaque année financière depuis 1954, en vertu de l'article 3 de la Loi, lequel prévoit l'octroi d'une dépréciation accélérée pour la construction de nouveaux navires ainsi que pour les transformations et les modifications importantes de navires existants. Au total, 161 demandes représentant une valeur de \$51,252,633 ont été étudiées au cours de l'année financière 1963.

Aide à la construction des navires—Subventions

Au cours de l'année financière, 172 demandes, représentant une valeur de \$139,791,807 en frais de construction, ont été approuvées, en faveur de 117 propriétaires de navires et de 47 chantiers. Les subventions à la construction versées au cours de l'année s'élèvent à \$40,000,000 au total. Au 31 mars 1964, 24 demandes étaient soumises aux formalités d'usage et 55 faisaient l'objet d'une étude préliminaire.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans les chantiers de l'Association a été de 12,812, ce qui représente une augmentation d'environ 2 p. 100 sur le chiffre de 1962. Comme l'indique le tableau ci-après, le niveau de l'emploi a légèrement baissé dans la région du littoral du Pacifique, mais cette baisse a été plus que compensée par des augmentations dans chacune des autres régions de construction navale. Le tableau suivant donne la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction au cours de la décennie 1954-1963.

Année	Nombre de chantiers ayant fait rapport	Littoral du Pacifique	Grands lacs	Saint-Laurent	Littoral de l'Atlantique	Total
1954	19	2,555	1,994	7,407	3,544	15,500
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812

Dans les chantiers de moindre importance, l'emploi s'est bien maintenu pendant toute l'année. Un relevé que la Commission a entrepris récemment démontre que le niveau de l'emploi y a quelque peu augmenté entre le 31 décembre 1962 et le 31 décembre 1963.

Perspectives

Les subventions qu'accorde le gouvernement à la construction navale continuent de contribuer à assurer un volume constant de travail partout dans la construction navale et les industrie connexes. Elles ont eu un effet particulièrement bénéfaisant dans les régions où la construction des navires constitue la principale industrie. Le tableau suivant donne la valeur estimative des navires de chaque catégorie dont la construction était en préparation ou en cours d'exécution dans les quatre régions de construction au 31 mars 1964:

Navires de guerre	Autres navires de l'Etat	Navires marchands	Total
4,518,500	8,932,700	10,190,700	23,641,900
Grands lacs.....	—	42,143,600	42,143,600
Saint-Laurent.....	25,000,000	41,869,800	76,869,700
Littoral de l'Atlantique.....	25,000,000	21,895,800	46,956,800
54,518,500	18,493,600	116,099,900	189,112,000

La somme de \$185,112,000 représente les commandes de 3 navires de guerre, de 4 autres navires destinés à l'Etat et de 54

II. Construction et réparation des navires

Construction

Au cours de 1963, les chantiers les plus importants ont livré 80 navires, dont les détails figurent au tableau V de l'appendice «E»; 62 de ces navires étaient destinés à des entreprises commerciales, 6 à la Marine royale canadienne, 3 à un gouvernement provincial et 9 à divers ministères du gouvernement fédéral. Les navires de commerce comprenaient 13 chalutiers en acier, 8 navires de transport en vrac et 4 autres navires de charge, 2 transbordeurs d'autos et de passagers, 1 pétrolier et 1 navire mixte. Le grand navire-citerne de guerre *H.M.C.S. Provider* a été livré, et 3 autres destroyers d'escorte, soit le *H.M.C.S. Qu'Appelle*, le *H.M.C.S. Yukon* et le *H.M.C.S. Saskatchewan* ont été terminés au cours de l'année. Les navires destinés à des ministères fédéraux autres que celui de la défense nationale comprennent 5 navires de recherche et de sauvetage, 1 patrouilleur pour les pêcheries, un navire de dépôt de l'Arctique, 1 baliseur et 1 navire hydrographique.

La jauge brute globale de tous les navires construits dans les principaux chantiers maritimes au cours de 1963 atteint 182,394 tonneaux. La valeur globale des navires livrés s'élève à environ \$183,796,300. Par comparaison à l'année 1962, il y a augmentation de 52 p. 100 du tonnage brut et de 112 p. 100 de la valeur des navires livrés.

Réparation

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, remis en état ou mis en cale sèche 2,206 navires marchands et 84 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1963 s'élève à \$35,566,300, répartie entre les quatre régions de construction données ci-après. Par rapport à l'année 1962, ce chiffre représente une augmentation de \$7,254,000.

Navires de guerre	Navires marchands	Valeur en dollars
12	865	12,190,700
—	89	5,225,100
4	552	10,680,700
66	700	7,469,800
82	2,206	35,566,300

Littoral du Pacifique.....
Grands lacs.....
Saint-Laurent.....
Littoral de l'Atlantique.....

A titre de comparaison, le tableau VI de l'appendice «F» donne la valeur des navires que les chantiers maritimes ont livré de 1959 à 1963 ainsi que la valeur des réparations et transformations que ces mêmes chantiers ont effectuées pendant la même période.

Les cargaisons en vrac que des navires côtiers ne battant pas pavillon canadien ont transportées en 1963 s'élevaient au total à 4,941,417 tonnes de denrées dont voici les principales :

Pierre calcaire.....	1,222,834 tonnes
Minéral d'iliménite.....	973,978
Pétrole et dérivés.....	906,820
Minéral de fer.....	663,778
Charbon.....	577,827
Grains.....	346,953
Gypse.....	249,227
".....	"
".....	"
".....	"

Comme au cours des autres années, ces navires ont surtout été affectés à certains trafics. Ils ont transporté 92 p. 100 du minéral de fer de Wabana à Sydney, toute la pierre calcaire de Colborne à Clarkson, toutes les cargaisons en direction de l'est et de l'ouest entre l'Est du Canada et le littoral du Pacifique. Ils ont également transporté 67 p. 100 du gypse de Little Narrows à Montréal, 50 p. 100 du minéral d'iliménite de Havre-Saint-Pierre à Sorel, environ 33 p. 100 du minéral de fer de Sept-Iles et 34 p. 100 du charbon de Sydney. Les navires ne battant pas pavillon canadien ont également transporté environ 25 p. 100 des cargaisons de gypse chargées à Halifax et près de 40 p. 100 de toutes les expéditions à destination et en provenance des ports de l'Arctique.

Sur les 906,820 tonnes de produits pétroliers transportés par des navires ne battant pas pavillon canadien, 859,086 tonnes ont été transportées par sept navires-citernes appartenant à des Canadiens.

Chiffres définitifs de 1962

Le tableau qui suit donne les chiffres concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers :

<i>Denrées</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Pour-centage</i>
Pétrole et dérivés.....	9,705,420	22.0
Grain.....	8,011,351	18.1
Bois à pâte.....	6,706,108	15.2
Billes, perches, poteaux, etc.....	4,335,146	9.8
Charbon et coke.....	2,215,431	5.0
Pierre calcaire et dolomite.....	1,920,140	4.3
Sable, gravier et pierre.....	1,867,297	4.2
Minéral de fer.....	1,288,802	2.9
Minéral d'iliménite.....	798,783	1.8
Ciment et produits.....	793,645	1.8
Etelles.....	691,039	1.6
Produits manufacturés.....	442,992	1.0
Papier-journal et autre papier.....	402,934	0.9
Gypse.....	400,495	0.9
Minéraux industriels.....	382,232	0.9
Autres produits miniers.....	242,599	0.6
Pâte de bois.....	218,564	0.5
Produits chimiques.....	202,604	0.5
Bois d'œuvre, etc.....	192,924	0.4
Minerais non ferreux.....	113,915	0.3
Autres denrées.....	3,218,527	7.3
	44,150,948	100.0

La différence de tonnage entre les chiffres définitifs de 1962 et les chiffres préliminaires de 1963 résulte de la diminution ou de l'augmentation des denrées importantes énumérées ci-après:

Augmentation	
Grains.....	1,449,069 tonnes
Bois à pâte.....	645,474
Sable et gravier.....	258,715
Ciment.....	117,413
Minéral de fer.....	101,088
Minéral d'ilménite.....	84,459
Autres denrées.....	933,228
Diminution	
Charbon.....	621,423
Huile combustible et essence.....	448,448
Billes de bois.....	159,372
Pierre calcaire.....	102,903

Soixante-quatorze navires britanniques non immatriculés au Canada ainsi que quatre navires battant pavillon étranger et exploités en vertu de dispenses temporaires de l'application des lois sur la navigation côtière se sont livrés au cabotage au Canada en 1963. Les cargaisons transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien ont atteint au total 4,843,862 tonnes, soit 10.5 p. 100 de tout le trafic côtier de 1963. C'est une diminution de 1,056,038 tonnes et de 3.1 p. 100 du tonnage total par comparaison à l'année 1962.

Au nombre des navires ne battant pas pavillon canadien qui ont participé au trafic côtier en 1963, trente ont été affectés au transport des marchandises en vrac, dix-huit au service de ligne côtier, cinq au transport intercôtier, seize à divers trafics; neuf étaient des navires-citernes.

Les services assurés par ces navires et le nombre de tonnes de marchandises qu'ils ont transportées sont les suivants:

Grands lacs	
Des ports des Grands lacs à ceux du Saint-Laurent, du littoral est et de Terre-Neuve.....	182,361
Rivière Saint-Laurent.....	483,834
Des ports du littoral est, de Terre-Neuve et de l'Arctique.....	490,013
Terre-Neuve.....	13,210
Des ports de Terre-Neuve à ceux des Grands lacs, du littoral est.....	721,270
Littoral est.....	500,288
Des ports du littoral est à ceux du Saint-Laurent.....	681,824
Des ports du littoral est à ceux des Grands lacs et de Terre-Neuve.....	280,181
Intercôtier.....	29,474
Arctique.....	10
Des ports de l'Arctique à ceux de Terre-Neuve et du fleuve Saint-Laurent.....	7,423

Trente-six navires appartenant à des Canadiens et immatriculés ailleurs qu'au Canada ont participé au trafic côtier; ils ont transporté 2,748,467 tonnes, soit une diminution de 1,128,799 tonnes sur le chiffre de l'année précédente.

Les nations participantes ont assuré les services de ligne suivants: Royaume-Uni, 23; États-Unis, 24; Japon, 18; Allemagne, 10; Norvège, 9; Suède, 8; Canada, 9; et toutes les autres nations, 71.

Trafic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Quatre cent cinquante-six navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada ont pénétré dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1963, effectuant 1,032 voyages vers l'ouest à partir de ports d'outre-mer. Deux cent quarante-six de ces navires étaient des navires de charge et sept des navires-citernes affectés aux services de ligne réguliers; cent quatre-vingt-un autres navires de charge et vingt-deux navires-citernes assuraient des services de navigation à la cueillette.

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation:

Pays d'immatriculation		Nombre de navires de voyages	
		de	1,032
Allemagne	75	207	1
Argentine	1	1	4
Belgique	1	7	15
Danemark	3	6	5
Egypte	2	29	61
Espagne	4	15	15
États-Unis	29	4	34
Finlande	10	1	37
France	28	4	3
Grèce	3	3	6
Inde	3	3	8
Irlande	3	3	16
Israël	8	17	29
Italie	17	1	1
Japon	17	1	28
Liban	1	5	210
Liberia	17	98	5
Norvège	98	29	79
Panama	5	64	164
Pays-Bas	29	38	76
Royaume-Uni	64	4	8
Suède	38	5	12
Suisse	4		
Yugoslavie	5		

La navigation côtière au Canada—1963—(Année civile)

D'après une estimation provisoire, le volume des marchandises transportées par les navires côtiers du Canada, y compris ceux des Grands lacs, s'est élevé en 1963 à 46,254,356 tonnes, chiffre qui représente une augmentation de 2,484,936 tonnes sur le chiffre définitif de l'année 1962.

Canada au cours des années civiles 1962 et 1963, y compris le commerce avec les États-Unis, le Groenland et les îles Saint-Pierre et Miquelon, ainsi que la participation des navires battant pavillon canadien :

1962					
Anée		Exportations, chargées (tonnes)	Importations, déchargées (tonnes)	Total (tonnes)	Participation des navires battant pavillon canadien (tonnes)
(Chiffres définitifs) ..		60,269,779	41,885,319	102,155,098	26,731,619
1963 (Chiffres préliminaires)		68,476,760	46,090,551	114,567,311	31,003,480
Augmentations en %		13.6	10.0	12.2	16.0
Augmentations		8,206,981	4,205,232	12,412,213	4,271,861

Les tonnages sont donnés en tonnes courtes de 2,000 livres et comprennent les cargaisons solides et liquides. La participation des navires battant pavillon canadien au commerce international a trait en grande partie au trafic à destination et en provenance des ports américains.

Services de ligne

En 1963, les services de ligne qui se chargent du commerce d'exportation du Canada à partir de ports canadiens étaient au nombre de 172, dont 8 étaient des compagnies canadiennes utilisant des navires étrangers affrétés.

Les services de ligne quittant les ports du fleuve et du golfe Saint-Laurent et ceux des provinces de l'Atlantique dans l'est du Canada étaient au nombre de 107. En outre, 57 de ces services ont aussi desservi les Grands lacs.

Les 107 services de ligne se répartissent ainsi : 23 au Royaume-Uni, 24 au nord et au sud de l'Europe continentale, 11 à la Méditerranée, 7 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 8 à l'Extrême-Orient, 6 à l'Afrique occidentale, à l'Afrique du Sud et à l'Afrique orientale, 8 aux Caraïbes, 4 à l'Amérique centrale (côtes de l'Est et de l'Ouest), 13 à l'Amérique du Sud (côtes de l'Est et de l'Ouest) 2 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, et 1 aux îles du Pacifique.

Les services de ligne, au nombre de 65, ayant leurs ports d'attache sur la côte du Pacifique, ont assuré les liaisons suivantes : 11 au Royaume-Uni et à l'Europe occidentale, 4 à la Méditerranée, 5 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 16 à l'Extrême-Orient, 1 à l'Afrique, 4 aux Caraïbes, 6 à l'Amérique centrale (littoral est et littoral ouest), 8 à l'Amérique du Sud (littoral est et littoral ouest), 6 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, 3 aux îles du Pacifique et 1 autour du globe.

cette période pour la réparation, pendant 0.7 p. 100 pour cause de grève et pendant 6.4 p. 100 pour cause de chômage. L'hivernage a représenté 14.3 p. 100 de l'année.

Les navires de transport en vrac et les navires de charge des lacs supérieurs de la flotte des Grands lacs ont été utilisés pendant 89.5 p. 100 de la saison. Ils ont été inactifs durant 5.5 p. 100 de cette période faute de cargaisons, durant 0.5 p. 100 pour la réparation, durant 1 p. 100 pour cause de désétude, durant 2.2 p. 100 pour cause de grèves et durant 1.3 p. 100 pour d'autres causes. L'hivernage a représenté 33.7 p. 100 de l'année.

Les navires de charge du type navires de canal de la flotte des Grands lacs ont été utilisés durant 58.2 p. 100 de la saison de navigation; ils ont été inactifs durant 15.4 p. 100 de cette période pour cause de chômage, durant 0.2 p. 100 pour la réparation, durant 25.2 p. 100 pour cause de désétude et durant 1 p. 100 pour cause de grèves. L'hivernage a représenté 32.5 p. 100 de cette période.

Les navires-citernes des lacs supérieurs ont été utilisés durant 99.7 p. 100 de la saison de navigation et ont été inactifs pour la réparation durant 0.3 p. 100 de cette période. L'hivernage a représenté 31.1 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes du type navires de canal de la flotte des Grands lacs ont été utilisés durant 89.8 p. 100 de la saison et ont été inactifs durant 8.3 p. 100 de cette période faute de cargaisons, durant 0.5 p. 100 pour la réparation et durant 1.4 p. 100 pour d'autres causes. L'hivernage a représenté 31.4 p. 100 de l'année.

Les navires du littoral ouest d'une jauge brute de plus de 1,000 tonneaux, au nombre desquels interviennent les navires de croisière saisonniers et les transbordateurs, ont été utilisés pendant 80.7 p. 100 de l'année. Ils ont été inactifs pendant 15.3 p. 100 de la saison ou de l'année d'exploitation faute de cargaisons et pendant 4 p. 100 pour la réparation.

Les navires-citernes du littoral ouest ont été utilisés pendant 83.6 p. 100 de l'année et ont été inactifs pendant 11.4 p. 100 de l'année faute de cargaisons et pendant 5 p. 100 pour la réparation.

Le tableau IV (voir l'appendice «D») représente la participation des navires battant le pavillon du Canada ou d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les États-Unis.

Volume du commerce international maritime du Canada

Les tonnages indiqués dans le tableau qui suit représentent la participation du transport maritime au commerce international du

Les tableaux II et III (voir les appendices «B» et «C») indiquent, par groupes de jauge et d'âge, les types respectifs des navires de commerce de 100 tonneaux de jauge brute ou plus.

Le nombre de ces navires s'élève à 1,134 et la totalité de leur jauge brute à 1,686,274 tonneaux.

Les chiffres suivants, extraits des tableaux II et III, montrent l'importance numérique des vieux navires qui sont encore en service.

Type	Moins de 25 ans	25 ans et moins de 50	50 ans ou plus
Navires à passagers, navires de charge, navires-citernes, divers (non compris les navires de canal et ceux des lacs supérieurs).....	200	104	35
Navires de canal (navires de charge et navires-citernes).....	33	55	8
Navires des lacs supérieurs.....	53	6	41
Transbordeurs.....	62	26	12
Remorqueurs.....	109	53	35
Bateaux de pêche.....	265	32	5
	722	276	136

Affectation des navires

Le seul navire de charge qui reste de la flotte océanique a été utilisé pendant 44.1 p. 100 de l'année pour le ravitaillement des postes du Nord. Il a été inactif pendant 25.2 p. 100 de l'année pour cause de chômage et pendant 30.7 p. 100 pour cause d'hivernage. Un navire de caissage, construit pour servir au ravitaillement du Nord et autorisé à se livrer au trafic océanique, a été affecté pendant 21.6 p. 100 de l'année au ravitaillement du Nord et pendant 74.8 p. 100 au trafic océanique. Le reste de l'année, soit 3.6 p. 100, a été consacré à la réparation.

Les deux navires-citernes océaniques ont servi pendant 68 p. 100 de l'année au trafic côtier et océanique. La réparation et la reconstruction ont représenté 22 p. 100 de cette période et le chômage, 10 p. 100, soit le reste de l'année.

L'utilisation des navires de charge d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus de la flotte côtière du littoral est et de la flotte des Grands lacs a été surtout saisonnière.

Ceux du littoral est ont été utilisés pendant 83 p. 100 de la saison; la réparation durant cette période représente 6.8 p. 100, la désuétude, 2.5 p. 100, les grèves, 0.3 p. 100, le chômage, 4.2 p. 100 et d'autres causes d'inactivité, 3.2 p. 100. L'hivernage a représenté 14.6 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes côtiers ont été utilisés pendant 85.3 p. 100 de la saison de navigation; ils ont été inactifs pendant 7.6 p. 100 de

River Transport d'une jauge brute de 3,041 tonneaux; l'*Iringlake*, 2,338 tonneaux de jauge brute, a été converti en chaland pétrolier non automoteur.

La flotte des Grands lacs s'est accrue de six navires des lacs supérieurs ayant une jauge brute de 107,074 tonneaux.

Les navires qui ont été ajoutés à la flotte comprennent les transports en vrac suivants: *Black Bay, Quebecois, Bate Saint-Paul, Frankcliffe Hall, Newbrunswick, Murray Bay* et *Sir Denys Lawson*, ainsi que les navires de charge *Hamildoc, Kingdoc* et *Yankcanuck*, tous étant des navires neufs construits dans des chantiers canadiens; en outre, le *Blanche Hindman* a été transféré au registre canadien.

Les navires des lacs supérieurs retirés de la flotte des Grands lacs comprennent l'*Algorail* et le *James B. Eads* qui ont été vendus en vue de leur démolition, le *Gleneagles* qui a été transféré au registre des Bermudes et le *Mantadoc* qui a été vendu pour être converti en chaland d'entrepasage de grains non automoteur.

Les navires de canal qui font partie de la flotte des Grands lacs et qui ont beaucoup de difficulté à soutenir la concurrence des gros navires de transport en vrac et qui, en outre, deviennent désuets, sont de moins en moins nombreux sur la liste. Les *Keybar, Keyport* et *Weyburn* ont été vendus à l'étranger et quatorze autres ont été vendus et mis à la ferraille; ce sont les *Fennale, Keyvale, Keyvive, Lavaldoc, Newbrunodoc, Prescodoc, Coleaudoc, Redclond, Elgin, Hastings, Shirley G. Taylor, Starbelle, Wheaton* et *Willowdale*.

Les changements survenus dans la flotte de navires-citernes des Grands lacs comprennent l'inscription au registre canadien du *Liquidassie*, la vente à l'étranger des navires-citernes du type navires de canal *Island Transport* et *Wave Transport* ainsi que la vente pour démolition du *Transriver*.

Le n.m. *Avery C. Adams*, navire appartenant à des armateurs canadiens et battant pavillon du Royaume-Uni, pouvant être transféré, selon une entente intergouvernementale, à l'immatriculation canadienne en cas d'urgence, a été vendu à des armateurs étrangers et transféré au registre du Libéria.

Au cours de l'année se terminant le 31 mars 1964, 11 des 17 navires appartenant à des armateurs canadiens et battant pavillon du Royaume-Uni, faisant l'objet de l'entente susmentionnée, ont été immobilisés à diverses occasions durant une période globale de 2,249 jours.

Outre les navires immatriculés au Royaume-Uni faisant l'objet de l'entente de transfert ou pouvant être transférés à l'immatriculation canadienne, il y a 45 navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, appartenant à des armateurs canadiens, dont 13 sont immatriculés au Royaume-Uni, 20 dans des pays du Commonwealth et 12 dans des pays étrangers.

DIX-SEPTIÈME RAPPORT ANNUEL

I. Transport maritime

Le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1963 au 31 mars 1964.

La flotte canadienne de commerce de navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, comprenant des navires à passagers, des navires de charge, des transbordeurs et des navires-citernes des services océaniques, côtières et des Grands lacs, a diminué de sept unités au cours de la période de douze mois terminée le 31 mars 1964. L'addition d'un certain nombre de gros navires de transport en vrac à la flotte des Grands lacs a compensé la vente d'un nombre important de navires de canal, de sorte que la jauge brute globale a augmenté de 68,333 tonneaux.

Le tableau 1 (voir l'appendice «A») énumère les navires à passagers, les navires de charge et les navires-citernes qui étaient affectés aux services océaniques, côtières et des Grands lacs au cours des années se terminant le 31 mars 1963 et 1964.

Il ne reste qu'un seul navire de charge océanique au registre canadien.

Les navires de charge océaniques de propriété canadienne qui sont immatriculés au Royaume-Uni et soumis à l'entente de transfert ont diminué d'une unité par suite de la vente à des acheteurs étrangers du n.m. *Montrose* qui avait subi des dommages.

Le navire-citernes océanique *Emérillon* a été transféré au registre du Commonwealth durant l'année à l'étude.

La flotte côtière de navires à passagers, de transbordeurs et de navires de charge a augmenté de cinq unités et de 11,246 tonneaux de jauge brute. Les nouveaux navires comprennent le navire mixte n.m. *Northland Prince*, les transbordeurs d'autos et de passagers *Trans-Saint-Laurent*, *Queen of Esquimaux* et *Queen of the Islands* et le navire à caissage n.m. *Fort St. Louis* qui sont tous des navires neufs construits au Canada, ainsi que le n.v. *C.A. Crosby*, le n.m. *Mavidan C.*, le n.m. *Glencoe* et le n.m. *Inland*, transférés du registre du Royaume-Uni.

Les navires vendus et immatriculés à des registres étrangers au cours de la période de douze mois terminée le 31 mars 1964 comprennent les transbordeurs n.v. *Princess Helene* et n.v. *Princess Elaine* ainsi que les navires de charge *North Coaster* et *Gulfport*. La flotte de navires-citernes côtières a subi des changements en raison de l'adjonction du *Irving Ours Polaire*, navire neuf de 4,944 tonneaux de jauge brute, et du transfert au registre canadien du

L'honorable JOHN W. PICKERSGILL, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,
Conformément aux dispositions de l'article 13 de la
Loi sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai
l'honneur de vous présenter le rapport de la Commission
maritime canadienne portant sur la période comprise entre
le 1^{er} avril 1963 et le 31 mars 1964.

Le Président,
A. WATSON

OTTAWA
le 10 juin 1964

© Droits de la Couronne réservés

En vente chez l'Imprimeur de la Reine à Ottawa,
et dans les librairies du Gouvernement fédéral
dont voici les adresses:

OTTAWA

Edifice Daly, angle Mackenzie et Rideau

TORONTO

Edifice Mackenzie, 36 est, rue Adélaid

MONTREAL

Edifice Aterna-Vie, 1182 ouest, rue Ste-Catherine

ou chez votre libraire.

Des exemplaires sont à la disposition des intéressés
dans toutes les bibliothèques publiques du Canada.

Prix: 50 cents

N° de catalogue: TMI-1964

Prix sujet à changement sans avis préalable

ROGER DUHAMMEL, M.S.R.C.

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie

Ottawa, Canada

1964

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 10 JUIN 1964

**COMMISSION MARITIME
CANADIENNE**

DE LA

DIX-SEPTIÈME RAPPORT

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 10 JUIN 1964

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

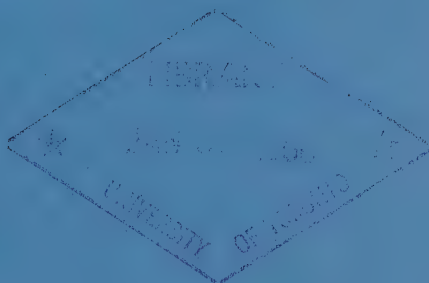
DIX-SEPTIÈME RAPPORT

CAI
TA 71
-A 55

Government
Publications

EIGHTEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 16, 1965



**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.**

AY
TAG
-A

EIGHTEENTH REPORT

OF THE

CANADIAN

MARITIME COMMISSION

JUNE 16, 1965

SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and Controller of Stationery
Ottawa, Canada
1965

Catalogue No. TM 1-1965

The Honourable JOHN W. PICKERSGILL, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
OTTAWA.

SIR,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the eighteenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1964, and March 31, 1965.

H. J. DARLING,

Chairman

OTTAWA,
June 16, 1965

THE EIGHTEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This Report covers the period April 1, 1964, to March 31, 1965, except where otherwise indicated.

Canada's Merchant Fleet of vessels of 1,000 gross tons and over, including passenger, dry-cargo, ferry and tanker vessels of the ocean-going, coastal and Great Lakes fleets suffered a net decline of seven vessels in the twelve months ending March 31, 1965.

However, the continuing trend of replacement of older canaller-type vessels by new and larger bulk carriers in the Great Lakes fleet and the addition of new coastal vessels account for the relatively unchanged gross and deadweight tonnages.

Table I (See Appendix 'A') lists passenger, dry-cargo, ferry and tanker vessels in the ocean-going, coastal and Great Lakes fleets for the years ended March 31, 1964, and March 31, 1965.

One combined bulk cargo and oil carrier, the *M. J. Boylen*, was added to the ocean-going fleet. One ocean-going tanker remains on Canadian register.

The coastal dry-cargo fleet showed a net increase of four vessels, but a decrease in the gross tonnage total which was caused by the sale of the ferries *Canadian Prince* and *Princess Louise* on the West Coast, for use as floating restaurants, and on the East Coast by the sale of the three DOSCO vessels *Arthur Cross*, *Louisburg* and *Wabana* to Liberian interests, for further employment. The *Eskimo* was converted from a coastal and ocean-going vessel to a package freighter and transferred to the Great Lakes fleet. The *Novaport* and *Yorkwood* were sold for transfer to Liberian and Panamanian registries respectively.

Additions to the coastwise dry-cargo fleet included five new coastal freighters: *Blue Cloud*, *Blue Peter II*, *Cacouna*, *Chesley A. Crosbie* and *Sillery*. The *Charny*, a Canadian-built vessel, was acquired by Canadian owners and transferred to Canadian registry during the year. Other additions include the *Prince Ungava*, a canaller bulk freighter, transferred from the Great Lakes fleet, and *Madelon II* (formerly *Riviere du Loup*) a ferry converted for passenger cruise service. Four new ferries were added to the coastal fleet: *Prince Nova* on the East Coast, the train ferry *Greg Yorke* and two passenger-automobile ferries, *Queen of Nanaimo* and *Queen of New Westminster*, on the Pacific Coast.

The coastal tanker fleet remained unchanged at fourteen. The addition of two new tankers, *Jos. Simard* and *Aime Gaudreau*, was offset by the sale of *Pacific Wind* for foreign registry and *Seekonk* for dismantling.

On the Great Lakes, the *Norgoma*, a passenger vessel, was converted from steam to diesel propulsion, with a resulting increase in gross tonnage of 42 tons.

The Great Lakes dry-cargo fleet showed a decrease of ten vessels, but an increase in gross tonnage. The addition of several large bulk carriers offset the deletion of a number of canallers and accounted for the increase in tonnage.

Ten canaller-type bulk or package freighters were removed from the Great Lakes fleet. *Buckport*, *Fernie*, *Redriver*, *Redwood*, *Selkirk*, *Teakbay*, *William C. Warren* and *Winnipeg* were sold for scrapping. *Prince Ungava* (formerly *Franquelin*) was transferred to the coastal fleet and *Quebec Trader* was sold for transfer to Venezuelan registry. Three Upper Lakes bulk freighters were also removed from the registry: *Abby* (formerly *Prindoc*) was sold to German interests, and *Algoway* and *Fort Willdoc* were sold for scrapping. The Great Lakes bulk freighter *Leecliffe Hall* was sunk by collision in the St. Lawrence River in the fall of 1964.

Additions to the Great Lakes fleet include three new self-unloading bulk carriers: *Cape Breton Miner* (classed for world-wide trading), *Saguenay* and *Tarantau*. Two older bulk carriers, *E. B. Barber* and *Hochelaga*, were converted during the year to self-unloading freighters. As mentioned previously, the *Eskimo*, a former coastal and ocean-going vessel, was transferred to the Great Lakes fleet after conversion to a package freighter.

The Great Lakes tanker fleet was further reduced by the sale of two canaller-tankers, *Bay Transport* to Italian interests and *Pinebranch* for scrapping.

With the exception of two vessels, Canadian-owned dry-cargo ocean-going vessels on the United Kingdom registry, under transfer arrangements, were sold to interests outside Canada. During the twelve months covered by this report, twelve ships—*Cedar Hill*, *Denmark Hill*, *Elm Hill*, *Fir Hill*, *Malden Hill*, *Maple Hill*, *Mulberry Hill*, *Pine Hill*, *Streatham Hill*, *Sudbury Hill*, *Sycamore Hill* and *Woldingham Hill*—were sold to British interests, and three vessels—*Beech Hill*, *Oak Hill* and *Radnor*—were sold to Greek buyers.

In addition to vessels on the United Kingdom registry, under transfer arrangements or subject to possible transfer to Canadian registry, there are 55 known Canadian-owned vessels of 1,000 gross tons and over, of which 20 are on U.K. registry, 25 are registered in Commonwealth countries and 10 in foreign countries.

Tables II and III (See Appendices 'B' and 'C') list the respective types of commercial vessels of 100 gross tons and over, by tonnage and age groups. In these groups are 1,159 vessels with an aggregate gross tonnage of 1,708,153 tons.

The following figures, summarized from Tables II and III, reveal the number of old vessels still in operation:

	Under 25 years	25 years and under 50	50 years and over	Totals
Passenger, Cargo, Tankers, Miscellaneous (exclusive of Canal-lers and Upper Lakers).....	208	103	36	347
Canallers — Dry Cargo and Tankers.....	32	39	7	78
Upper Lakers.....	56	6	35	97
Ferries.....	66	21	11	98
Tugs.....	108	51	37	196
Fishing Vessels.....	305	35	3	343
	775	255	129	1,159

Vessel Employment

The wartime-built 10,000-tonner, one of two dry-cargo vessels in the ocean-going fleet, was employed for 27.9% of the year in northern supply. It was idle for lack of employment prior to this period and laid up during the winter. The other ocean-going dry-cargo vessel, a recent addition to the fleet, was continuously employed from the time of its delivery in the carriage of ore concentrates to Europe.

The sole remaining ocean-going tanker was employed for 94% of the year, in both coasting and ocean trading, and was laid up for repairs 6% of the time.

Passenger, dry-cargo and ferry vessels of 1,000 gross tons and over, on the East Coast, were in actual operation 88.4% of the navigation season and were laid up—for lack of cargo, 1.8%; for repairs, 6.3%; due to labour strikes, .7%; for other reasons, 2.8% of that period. Winter lay-up accounted for 19.5% of the year for vessels in this trade.

Coastal tankers were operated for 89.7% of the season and laid up during the navigation season—for lack of cargo 4.3% and for repairs 6% of the time. Winter lay-up occurred during 9.2% of the year.

The bulk carriers, Upper Lakes dry-cargo and passenger vessels of the Great Lakes fleet were seasonally operated for 96.1% of the navigation season. They were laid up during that period—for repairs, 9%; due to obsolescence, 1.9%; and for other causes, 1.1%. Winter lay-up amounted to 31.5% of the year.

The canaller-type dry-cargo vessels of the Great Lakes fleet were operated during 76.6% of the season of navigation and, in that period, were laid up—for lack of employment, 3.9%; for repairs, 1.3%; due to obsolescence, 17.5%; for other causes, .7%. Winter lay-up accounted for 33.5% of the year.

Upper Lakes tankers were employed during 94.7% of the season of navigation and were laid up for lack of cargo 4.6% and for repairs .7% of that period. Winter lay-up covered 25.8% of the year.

Canaller-type tankers of the Great Lakes fleet were operated during 90.6% of the season and were laid up in that period—for lack

of cargo, 6.8%; for repairs, 1.0%; due to obsolescence, 1.6%. Winter lay-up accounted for 30.4% of the year.

The West Coast fleet of vessels of over 1,000 gross tons, including seasonally-operated cruise ships and ferry vessels, was operated for 78.1% of the year. They were laid up during the operating season or year—for lack of cargo, 16.8%; for repairs, 4.2%; and, due to obsolescence, .9% of that time. Winter lay-up time amounted to 5.8% of the year.

West Coast tankers were operated for 93.3% of the year and were idle—due to lack of cargo, .7%; for repairs, 5.6%; on account of labour strikes, .4% of the year.

Table IV (See Appendix 'D') shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States.

Volume of Canada's Water-Borne International Trade

Tonnages of water transportation's share of Canada's international trade in the calendar years 1963 and 1964, including trade with the United States, Greenland and the Islands of St. Pierre and Miquelon, together with participation by Canadian-flag vessels, were as follows:

<i>Year</i>	<i>Exports Loaded (tons)</i>	<i>Imports Unloaded (tons)</i>	<i>Total (tons)</i>	<i>Canadian- flag ships' participation (tons)</i>	<i>Percentage</i>
1963..... (Final)	68,377,888	46,208,223	114,586,111	30,862,803	26.9
1964..... (Preliminary)	83,400,440	47,562,383	130,962,823	32,069,323	24.5
Increases.....	15,022,552	1,354,160	16,376,712	1,206,520	
Percentage Increases.....	22.0%	3.0%	14.3%	4.0%	

The tonnages in the table above are in short tons of 2,000 lbs. and include dry and liquid cargoes. Canadian-flag ships' participation was almost wholly concerned in trade to and from United States Great Lakes ports.

Ocean Liner Services

In 1964, ocean liner services operating out of Canadian ports and serving Canada's export trade numbered 175, of which 8 were Canadian companies operating chartered foreign vessels.

From Eastern Canadian ports of the River and Gulf of St. Lawrence and the Atlantic provinces, there were 105 services. In addition, 63 also served the Great Lakes.

These 105 services comprised 24 to the United Kingdom, 26 to North and South Continental Europe, 9 to the Mediterranean, 6 to the Near East, India and Pakistan, 9 to the Far East, 6 to West,

South and East Africa, 8 to the Caribbean, 2 to Central America (East and West Coasts), 10 to South America (East and West Coasts), 4 to Australia and New Zealand, and 1 to the Pacific Islands.

From Pacific Coast ports, 70 liner services operated as follows: to the United Kingdom, 7; to North and South Continental Europe, 9; to the Mediterranean, 4; to the Near East, India and Pakistan, 4; to the Far East, 15; to Africa, 1; to the Caribbean, 4; to Central America (East and West Coasts), 5; to South America (East and West Coasts), 7; to Australia and New Zealand, 7; to the Pacific Islands, 6; and around the world, 1.

The participating nations provided liner services as follows: the United States 24, the United Kingdom 22, Japan 16, Norway 14, Canada 12, Sweden 9, Germany 7, the Netherlands 7, and all other nations 64.

The merging of various Japanese steamship companies during 1964 did not materially affect their services out of Canadian ports.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Five hundred and forty-two ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1964, making 1,239 westbound trips from ports overseas. Three hundred and five of these were dry-cargo ships and seven were tankers employed in regular ocean liner services; another one hundred and ninety-five dry-cargo vessels and thirty-five tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels, according to country of registry, is as follows:

<i>Registry</i>	<i>Number of Ships</i>	<i>Number of Trips</i>
Belgium.....	1	6
China.....	4	4
Cyprus.....	1	1
Denmark.....	11	18
Egypt.....	2	3
Finland.....	4	12
France.....	10	35
Germany.....	88	255
Ghana.....	3	3
Greece.....	27	45
Honduras.....	1	1
India.....	7	8
Ireland.....	6	14
Israel.....	9	15
Italy.....	9	18
Japan.....	16	27
Lebanon.....	1	3
Liberia.....	34	62
Netherlands.....	22	64
Norway.....	119	265
Panama.....	12	16
Spain.....	2	4
Sweden.....	39	98
Switzerland.....	3	6
United Kingdom.....	76	195
United States.....	29	44
Yugoslavia.....	6	17
	<u>542</u>	<u>1,239</u>

Coastal Trade of Canada—1964 (Calendar Year)

According to preliminary estimates, the volume of freight carried in Canada's coastal trade—including the Great Lakes—amounted in 1964 to 51,221,285 tons, which represented an increase of 5,101,529 tons from the final figure for 1963.

The tonnage difference between the final figures for 1963 and the preliminary figures for 1964 is made up of the increases or decreases in the following important commodities:

<i>Increases</i>	<i>Tons</i>
Grain.....	1,924,904
Petroleum Oils and Products.....	734,938
Ilmenite Ore.....	570,175
Logs, Posts, Poles, etc.....	270,988
Sand, Gravel and Stone.....	160,690
Iron Ore.....	110,253
Limestone and Dolomite.....	14,244
Cement and Products.....	27,174
All Other Cargoes.....	2,023,460
<i>Decreases</i>	
Coal and Coke.....	384,980
Pulpwood.....	355,102

Fifty-two Commonwealth ships of non-Canadian registry and three foreign-flag vessels operating under short-term waivers of coasting laws were engaged in Canada's coasting trade during 1964.

The total cargo carried by the non-Canadian-flag vessels amounted to 4,027,544 tons and this represented 7.9% of the total coastal trade in 1964. This was a decrease of 816,318 tons and 2.6% of the total tonnage, as compared with 1963.

Of the non-Canadian-flag vessels employed in the coasting trade in 1964, twenty-one were engaged in bulk cargo trading, twelve in coastal liner services, five in intercoastal trading, seven in miscellaneous trading and ten in tanker operations.

The trades in which these vessels were engaged and the tonnages carried by them are as follows:

	<i>Tons</i>
<i>Great Lakes Trading</i>	1,688,128
Great Lakes to St. Lawrence River, East Coast and Newfoundland.....	624,468
<i>St. Lawrence River Trading</i>	1,335
St. Lawrence River to Great Lakes, East Coast, Newfoundland and Arctic.....	412,748
<i>Newfoundland Trading</i>	50,626
Newfoundland to Great Lakes, St. Lawrence River and East Coast.....	482,789
<i>East Coast Trading</i>	217,009
East Coast to St. Lawrence River.....	366,361
East Coast to Newfoundland.....	148,451
<i>Intercoastal Trading</i>	32,772
<i>Arctic Trading</i>	105
Arctic to St. Lawrence River and Great Lakes.....	2,752

Twenty-eight Canadian-owned vessels on other than Canadian registry shared in the coastal trade, carrying 2,887,938 tons, which was an increase of 139,471 tons over the previous year.

Bulk cargoes carried by non-Canadian-flag vessels in the coastal trade in 1964 totalled 3,601,868 tons, the major commodities of which were:

	<i>Tons</i>
Limestone and Dolomite.....	1,245,423
Grain.....	947,650
Iron Ore.....	619,138
Petroleum and Petroleum Products.....	475,428
Pulpwood.....	159,400
Gypsum.....	154,829

As in other years, Commonwealth-flag vessels dominated certain trades. Non-Canadian-flag vessels carried 83% of the iron ore from Wabana to Sydney and 71% from Seven Islands to Sydney, Contrecoeur and Hamilton. Sixty-six per cent of the limestone shipments from Colborne to Clarkson was carried in vessels of Commonwealth registry, as was 43% of the gypsum shipped from Little Narrows to Montreal.

However, there was a noticeable decrease in non-Canadian-flag participation in other bulk commodities. Ilmenite and fluorspar were transported in Canadian-flag vessels only; coal shipments via non-Canadian-flag vessels decreased to 6% and lumber to 18% of the totals loaded and unloaded during 1964. Commonwealth-flag vessels carried only 11% of the total general cargo shipped to and from Arctic ports.

Of the 472,208 tons of petroleum products carried in non-Canadian-flag ships, 428,505 tons were carried in six Canadian-owned tankers.

Final Figures for 1963—Apparent Coastal Volume

Of the major commodities carried in the coastal trade, the tonnages and percentages are as follows:

<i>Commodity</i>	<i>Short Tons</i>	<i>Percentage</i>
Grain.....	10,374,834	22.4
Petroleum Oils and Products.....	9,663,384	20.8
Pulpwood.....	7,460,910	16.1
Logs, Posts, Poles, etc.....	4,016,773	8.7
Sand, Gravel and Stone.....	2,224,916	4.8
Limestone and Dolomite.....	1,862,324	4.0
Coal and Coke.....	1,554,493	3.3
Iron Ore and Concentrates.....	1,361,543	3.0
Cement and Products.....	926,629	2.0
Ilmenite Ore.....	822,763	1.8
Hog Fuel.....	785,962	1.7
Gypsum.....	507,313	1.1
Manufactured Products.....	421,354	.9
Industrial Minerals.....	411,784	.9
Newsprint and Paper.....	377,970	.8
Wood Pulp.....	374,402	.8
Chemicals and Chemical Products.....	305,619	.6
Lumber, Timber, etc.....	244,314	.5
Other Mine Products.....	126,096	.3
All Other Cargo.....	2,575,591	5.5
	<u>46,398,974</u>	<u>100.0</u>

Non-ferrous ores totals, which were given in other years, have been included in "All Other Cargo", due to decrease in copper ore production during 1963.

Shipping Records

The Commission maintains detailed records of all self-propelled vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register.

Information is compiled on coastwise shipping services, freight market fixtures and indices, and on the movements and employment of Canadian-owned vessels. These records provide statistical data for various studies.

Developments and trends in the maritime industry and changes in Government policies and practices of other nations are noted and filed.

Applications for subsidy assistance under the Ship Construction Assistance Regulations have been recorded, and relevant statistical information is kept on approved applications, payments made, and types and sizes of vessels constructed under these regulations.

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1964, the major shipyards delivered sixty-five vessels, particulars of which are given in Table V, Appendix 'E'. Fifty-nine of these ships were built for commercial owners, two for the Royal Canadian Navy, two for a Provincial Government and two for departments of the Federal Government. The commercial vessels included nine steel trawlers, five bulk freighters, five other cargo ships, two oil tankers, and a large floating dry dock with a lifting capacity of 25,000 tons. Two additional destroyer escorts were completed during the year, H.M.C.S. *Nipigon* and H.M.C.S. *Annapolis*. Ships built for departments of government other than National Defence consisted of a refrigerated cargo vessel for the Department of Fisheries and a small tug for the Department of Public Works.

The gross tonnage of all vessels built in the major shipyards during 1964 amounted to 143,121 gross tons. The dollar value of ships delivered was approximately \$129,575,000. Compared with 1963, there was a decrease of 21 per cent in the gross tonnage and of 29½ per cent in the dollar value of ships delivered, but it should be remembered that deliveries during 1963 included an unusually large number of naval and other government vessels. If the comparison be confined to commercial vessels, the falling-off in the value of ships delivered was less than 13 per cent.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry, the shipyards repaired, refitted or drydocked 2,686 merchant ships and 67 naval vessels. The total value of such work completed during 1964 amounted to \$38,836,300, divided among the shipbuilding areas as shown below. Compared with 1963, this constitutes an increase of \$3,270,000.

	<i>Naval</i>	<i>Merchant</i>	<i>Dollar Value</i>
			\$
Pacific.....	8	645	7,824,900
Great Lakes.....	—	139	8,075,300
St. Lawrence.....	7	668	13,209,000
Atlantic.....	52	1,234	9,727,100
	<u>67</u>	<u>2,686</u>	<u>38,836,300</u>

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs and conversions carried out in Canadian shipyards from 1960 to 1964 is given in Table VI, Appendix 'F'.

Employment

The average monthly employment in the major shipyards was 11,911, a decrease of approximately 7 per cent, compared with 1963. For the third year in succession, shipyards in the Great Lakes area experienced a higher level of employment, but this was offset by the falling-off in other areas, especially the St. Lawrence. The general level of employment was, however, higher at the end of 1964 than it was at the beginning, and this upward trend has continued into the first few months of 1965.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the ten-year period 1955-64:

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812
1964	16	2,294	1,950	4,502	3,165	11,911

Outlook

The estimated value of government and merchant ships in preparation or under construction on March 31, 1965, was \$238,527,200, a figure greatly in excess of what it was on the same date in 1964, despite the fact that it includes no naval vessels. This indicates that a substantial volume of ship-building is in hand, and it is gratifying to note that orders for commercial vessels have increased in value and now constitute a large proportion of the total. The following table gives the estimated value of the government and merchant vessels in preparation or under construction in the four shipbuilding areas as of March 31, 1965:

	<i>Government</i>	<i>Merchant</i>	<i>Total</i>
	<i>\$</i>	<i>\$</i>	<i>\$</i>
Pacific Coast.....	20,914,100	23,073,700	43,987,800
Great Lakes.....	1,088,500	40,763,700	41,852,200
St. Lawrence.....	51,731,600	75,829,500	127,561,100
Atlantic Coast.....	—	25,126,100	25,126,100
	<u>73,734,200</u>	<u>164,793,000</u>	<u>238,527,200</u>

The sum of \$238,527,200 represents orders for eight government vessels and fifty-six merchant ships, particulars of which are given in Table VII, Appendix 'G'.

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table VIII (See Appendix 'H') shows the total number and value of capital cost determinations issued by the Canadian Maritime Commission for each fiscal year since 1955 under Section 3 of the Act, granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also conversions and major alterations to existing vessels. A total of 209 cases, with a value of \$54,666,818, was processed during the fiscal year 1964-65.

Section 4 of the Canadian Vessel Construction Assistance Act provides that where monies resulting from the disposal of vessels are used for satisfactory replacements in Canadian yards, the Canadian Maritime Commission may issue certificates which involve freedom from recapture of depreciation. This provision has had the effect of encouraging owners to modernize their equipment by new construction and by the conversion of existing tonnage. Since the inception of the Act, to March 31, 1965, 306 such certificates have been issued for a total amount of \$118,563,370.68 which has gone into new constructions or major conversions in Canadian yards. For the fiscal year 1964-65, 17 certificates were issued for a value of \$8,164,331.11.

Ship Construction Assistance—Shipbuilding Subsidy

During the fiscal year, 107 applications were approved for a total of \$93,124,914 in construction costs, involving 73 different ship-owners and 38 shipyards. Shipbuilding subsidy payments totalling \$32,000,000 were made during the year. At March 31, 1965, 58 applications were being processed and 16 applications were undergoing examination prior to processing.

In February 1965, the Government announced the establishment of an Interdepartmental Committee to review the policy of ship construction assistance. The announcement also stated that, pending completion of the report by the Committee and its consideration by the Government, no further applications would be accepted by the Canadian Maritime Commission with the exception of applications concerning fishing vessels. After April 1, 1965, assistance in the construction of wooden fishing vessels will be handled by the Department of Fisheries.

III. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission administers steamship subventions voted by Parliament in accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1964-65, subventions were paid for coastal and inland services only; 34 services were subsidized during this period, three on the West Coast, two on the Great Lakes and 29 on the East Coast. Four new services were added and two deleted. One of the services deleted has been combined with an existing service.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising ten different routes on the Newfoundland and Labrador coasts.

Ten applications for subsidy assistance were received and a complete survey and review of each of the proposed services was carried out, resulting in the refusal of three applications, four recommended and three still under consideration.

To meet increased costs of operations, increases in subsidy were approved for four services and amount of subsidy was reduced on two services.

The staff of the Canadian Maritime Commission reviewed and inspected all services and carried out surveys where this was necessary, to check the continuing essentiality in existing services.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1964-65 was as follows:

Interprovincial Services

Between:	\$
Nova Scotia and Newfoundland.....	116,274
Nova Scotia and Prince Edward Island.....	748,882
Nova Scotia and New Brunswick.....	38,000
New Brunswick and Quebec.....	37,500
Prince Edward Island and Quebec.....	42,500
Prince Edward Island and Newfoundland.....	84,500
Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.....	294,000
Quebec and Nova Scotia.....	32,566

Provincial Services

British Columbia.....	412,000
New Brunswick.....	116,200
Newfoundland.....	4,934,031
Nova Scotia.....	134,385
Quebec.....	1,009,016
Ontario.....	235,695
GRAND TOTAL.....	<u>8,235,549</u>

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from the following services:

	\$
Matane and Godbout, Que.....	40,000
Prince Edward Island and Nova Scotia.....	30,945
Portugal Cove and Bell Island, Nfld.....	131
Halifax, N.S., and St. John's, Nfld.....	7,974
Iles de la Madeleine, Que., Cheticamp and Halifax, N.S....	2,434
Iles de la Madeleine and Montreal, Que.....	15,434

Table IX gives details of services. (See Appendix 'I'.)

Degaussing of Merchant Ships

During the fiscal year 1964-65, the Vote providing for the Degaussing of Vessels was included in the estimates of and administered by the Canadian Maritime Commission, as follows:

Four Government vessels were equipped or maintained for an expenditure of \$22,859.48, while eight privately-owned vessels were equipped or maintained for an expenditure of \$118,137.73.

Military Cargo Movements

In liaison with the Tri-Service Movements Committee of the Department of National Defence, the Commission negotiates special rates for the movement of Military and NATO shipments overseas and co-ordinates the arrangements with ocean shipping lines and with recipient NATO countries.

During 1964, tonnage carried amounted to approximately 4,535 tons and freight payments approximated \$175,000.

Included in the totals were 102 tons, with freight charges amounting to about \$3,400 for NATO shipments, the freight charges for which were paid by recipient countries.

Coasting Laws of Canada

The Commission continues to advise the Department of National Revenue concerning applications for the waiving of coastal laws, to permit the temporary operation of foreign-flag ships in the coastal trade.

During the period from April 1, 1964, to March 31, 1965, eighteen applications were made for waiver of the coasting laws for a single voyage or more, or for a specified period of time. The Commission recommended the approval of twelve and the rejection of four applications. Two other applications were considered but were not proceeded with for diverse reasons.

Before suggesting that approval be given, every effort is made by the Commission to ascertain that no eligible Canadian-flag vessel suitable for the service required is available.

The Commission

Effective February 21, 1965, the Government appointed Mr. Howard J. Darling as Chairman of the Canadian Maritime Commission, succeeding Mr. Alexander Watson who had held that post since August 1, 1959.

Mr. Darling took the Commission seat of Mr. George A. Scott whose five-year term expired in February of this year.

Mr. J. C. Rutledge was reappointed Member of the Commission.

On March 31, 1965, the staff of the Commission numbered 28, and the annual payroll amounted to \$182,262.

DATED at Ottawa, the 16th day of June, 1965.

H. J. DARLING
Chairman

J. C. RUTLEDGE
Member

APPENDICES

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1964		March 31, 1965	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built dry-cargo ships, 10,000 tonners.....	1	7,158	1	7,158
Other dry-cargo ships.....	—	—	1	21,372
	1	7,158	2	28,530
Tankers.....	1	15,185	1	15,185
	2	22,343	3	43,715
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry-cargo and passenger ships.....	68	220,451	72	205,713
Tankers.....	14	50,111	14	54,419
	82	270,562	86	260,132
<i>Lakes Fleet</i>				
Dry-cargo and passenger ships.....	161	1,066,227	151	1,078,283
Tankers.....	36	81,630	34	77,714
	197	1,147,857	185	1,155,997

SUMMARY

Dry-cargo and passenger ships.....	230	1,293,836	225	1,312,526
Tankers.....	51	146,926	49	147,318
	281	1,440,762	274	1,459,844

SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY

Retained under U.K. Registry.....	11	78,472	—	—
Transferred to U.K. Registry.....	6	39,168	2	10,580
Supply ships on loan.....	5	36,382	5	36,382
	22	154,022	7	46,962

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

	Age		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	Under 5 yrs.																	
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
"A" Passenger, Dry Cargo, Tankers, Miscellaneous																		
Tonnage Group																		
100-199 tons	12	1,580	3	443	4	571	9	1,162	37	5,389	23	3,152	27	3,636	13	1,919	128	17,852
200-499 tons	6	2,112	9	3,047	3	1,004	8	3,059	25	8,527	15	4,434	11	3,532	11	3,939	88	29,654
500-999 tons	5	3,905	8	6,047	2	1,216	12	6,928	6	4,708	3	2,412	8	6,407	7	4,982	51	36,605
1000-1999 tons	9	12,329	5	6,061	1	1,803	9	12,024	5	7,333	9	13,651	22	39,854	6	8,130	66	101,185
2000-4999 tons	10	33,744	11	34,280	13	36,539	14	36,969	12	40,101	4	9,367	19	48,238	27	109,828	110	349,066
5000-9999 tons	6	35,957	4	31,040	2	14,347	1	5,812	1	7,158	—	—	6	43,008	14	89,104	34	226,426
10,000-14,999 tons	2	20,300	—	—	12	146,122	2	25,697	—	—	—	—	1	10,480	—	—	17	202,599
over 15,000 tons	15	273,828	7	117,867	3	45,964	—	—	3	51,916	—	—	—	—	—	—	28	489,575
TOTALS	65	383,755	47	198,785	40	247,566	55	91,651	89	125,132	54	33,016	94	155,155	78	217,902	522	1,452,962
AGE GROUPS BY TYPE OF VESSEL (Group "A")																		
Passenger, Dry Cargo, Miscellaneous	33	27,272	25	22,194	11	7,594	42	36,447	77	47,487	40	12,580	51	38,451	33	27,268	312	219,293
Canallers	—	—	8	20,587	10	28,904	3	7,481	—	—	2	4,955	20	45,516	5	8,675	48	116,118
Upper Tankers, Bulk Carriers and Package Freighters	25	334,979	10	143,803	15	180,348	2	25,697	4	55,554	—	—	6	43,718	35	177,628	97	961,727
Tankers	7	21,504	4	12,201	3	28,576	2	8,681	4	10,571	5	3,137	7	6,000	3	1,461	35	92,131
Canaller Tankers	—	—	—	—	1	2,144	6	13,345	4	11,520	7	12,344	10	21,470	2	2,870	30	63,693
TOTALS	65	383,755	47	198,785	40	247,566	55	91,651	89	125,132	54	33,016	94	155,155	78	217,902	522	1,452,962

Appendix "C"

As of March 31, 1965

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

	AGE Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
"B" Ferries																		
Tonnage Group																		
100-199 tons.....	1	180	3	381	8	1,150	2	346	—	—	3	452	4	589	1	171	22	3,269
200-499 tons.....	3	854	6	1,726	3	1,124	3	957	—	—	3	1,068	4	1,146	4	1,474	26	8,349
500-999 tons.....	4	2,863	3	1,621	1	510	3	2,130	1	820	1	950	3	2,424	—	—	16	11,318
1000-1999 tons.....	3	4,899	1	1,834	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	4	5,653	11	16,053
2000-4999 tons.....	9	28,252	2	6,255	1	4,878	1	4,979	—	—	—	—	1	2,383	2	6,706	16	53,453
5000-9999 tons.....	—	—	—	—	4	27,033	3	18,667	—	—	—	—	—	—	—	—	7	45,700
TOTALS 'B'.....	20	37,048	15	11,817	18	35,844	12	27,079	1	820	7	2,470	14	9,060	11	14,004	98	138,142
"C" Tugs																		
100-199 tons.....	3	481	6	1,014	3	385	6	889	32	4,713	10	1,356	17	2,326	18	2,369	95	13,533
200-499 tons.....	10	2,211	8	1,798	3	756	5	1,203	19	5,406	8	2,599	14	4,331	18	4,953	85	23,257
500-999 tons.....	—	—	1	501	1	719	—	—	11	7,163	1	594	1	544	1	614	16	10,135
TOTALS 'C'.....	13	2,692	15	3,313	7	1,860	11	2,092	62	17,282	19	4,549	32	7,201	37	7,936	196	46,925
"D" Fishing Vessels																		
100-199 tons.....	94	14,362	20	2,450	11	1,495	16	2,565	59	7,982	17	2,456	6	705	3	448	226	32,463
200-499 tons.....	39	11,551	14	3,735	21	6,804	7	2,358	16	4,379	5	1,413	7	2,122	—	—	109	32,362
500-999 tons.....	5	3,637	—	—	3	1,662	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5,299
TOTALS 'D'.....	138	29,550	34	6,185	35	9,961	23	4,923	75	12,361	22	3,869	13	2,827	3	448	343	70,124
GRAND TOTALS of "A" "B", "C", and "D".....	236	453,045	111	220,100	100	295,231	101	125,745	227	155,595	102	43,904	153	174,243	129	240,290	1,159	1,708,153

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY
(Trade with or via the United States of America excluded)

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's).....	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988
Percentage carried in—														
Canadian-flag ships.....	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	2	.03	.2	.2	.4	.3
United Kingdom-flag ships....	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5
Norwegian-flag ships.....	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9
Panamanian-flag ships.....	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0
American-flag ships.....	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	.8
Netherlands-flag ships.....	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2
Greek-flag ships.....	3.7	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1
Swedish-flag ships.....	3.2	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3
German-flag ships.....	—	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1
Japanese-flag ships.....	—	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1
Libertian-flag ships.....	—	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5	8.1
Italian-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7
U.S.S.R.-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.8
Ships of other flags.....	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	10.1
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

Appendix "E"

TABLE V
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1964

Shipyard and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LTD. V.T. No. 130, 131, 132 and 133.... V.T. No. 134, 135, 136, 137, 138 and 139..... Straits Logger..... La Dene..... La Belle.....	4 Steel Barges..... 6 Steel Barges..... Self-loading Barge..... Steel Tug..... Steel Tug.....	Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... 765 H.P. Diesel..... 765 H.P. Diesel.....	760 ea. 760 ea. 5,768 86 86	Various Owners Straits Barge Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. Straits No. 107 and 108..... Queen of Nanaimo..... Queen of New Westminster..... Island Tug 84, 85, 86, 87 and 88..... Island Tug 110, 111 and 112..... Island Tug 106..... EVCO No. 2..... Straits No. 109.....	2 Steel Barges..... Pass. Auto Ferry..... Pass. Auto Ferry..... 5 Steel Barges..... 3 Steel Barges..... Steel Rail Car Barge..... Self-unloading Barge..... Steel Barge.....	Non-prop..... 6,000 s.h.p. T/S Diesel..... 6,000 s.h.p. T/S Diesel..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop..... Non-prop.....	790 ea. 3,545 3,544 720 ea. 823 ea. 1,336 1,110 790	Straits Marine Ltd. B.C. Ferry Authority B.C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Ocean Cement Ltd. Straits Marine Ltd.
BURBARD DRY DOCK CO. LTD. V.T. No. 140.....	Steel Barge.....	Non-prop.....	760	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. Hochelaga (Major Conversion).....	Self-unloading Bulk Freighter.....	3,600 s.h.p. Steam Recip.....	11,997	Canada Steamship Lines Ltd.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. Sir Denys Lawson.....	Bulk Freighter.....	5,332 b.h.p. S/S Diesel.....	10,239	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
E. B. Barber (Major Conversion).....	Self-unloading Bulk Freighter.....	3,300 s.h.p. Steam Turbine.....	8,619	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.

PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1964—Concluded

Shipyards and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>M. J. Boylen</i> <i>H.D.2 & H.D.3</i> <i>Aime Gaudreau</i>	Oil and Ore Carrier..... 2 Steel Hopper Barges... Oil Tanker.....	13,750 s.h.p. Steam Turbine Non-prop..... 2,880 b.h.p. Diesel.....	21,372 324 ea. 1,903	Canadian General Electric Co. Ltd. Engineering Consultants Ltd. Engineering Consultants Ltd.
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Cape Anne</i> <i>Cape Royal</i> <i>Cape Norman</i> <i>H.M.C.S. Annapolis</i>	Steel Trawler..... Steel Trawler..... Steel Trawler..... A/S Escort Vessel.....	765 h.p. Diesel..... 765 h.p. Diesel..... 765 h.p. Diesel..... T/S Turbine.....	359 359 359 2,600 displ.	Lunenburg Sea Products Ltd. Lunenburg Sea Products Ltd. Lunenburg Sea Products Ltd. Royal Canadian Navy
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Prince Nova</i> <i>Blue Crest</i> <i>Grand Entree</i> <i>Penny Pride</i>	Auto.-Pass. Ferry..... Steel Trawler..... Steel Tug..... Steel Trawler.....	3,200 h.p. T/S Diesel..... 720 b.h.p. Diesel..... 350 h.p. Diesel..... 650 h.p. Diesel.....	1,765 331 21 285	Northumberland Ferries Ltd. Job Brothers & Co. Ltd. Department of Public Works John Penny & Sons Ltd.

Appendix "F"

TABLE VI
VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1960-1964

Shipbuilding Area	1960	1961	1962	1963	1964
	\$	\$	\$	\$	\$
PACIFIC COAST					
Shipbuilding	7,419,500	5,238,700	14,284,100	62,624,400	12,079,300
Repairs and Conversions	5,331,300	5,592,900	5,961,100	12,190,700	7,824,900
	12,750,800	10,831,600	20,245,200	74,815,100	19,904,200
GREAT LAKES					
Shipbuilding	16,193,500	10,982,900	10,197,800	19,949,100	18,487,900
Repairs and Conversions	5,542,500	4,277,900	4,101,900	5,225,100	8,075,300
	21,736,000	15,260,800	14,299,700	25,174,200	26,563,200
St. LAWRENCE					
Shipbuilding	34,268,000	25,171,800	46,233,100	79,674,900	54,516,300
Repairs and Conversions	11,175,000	12,756,700	10,588,700	10,680,700	13,209,000
	45,443,000	37,928,500	56,821,800	90,355,600	67,725,300
ATLANTIC					
Shipbuilding	4,198,500	2,561,300	16,054,000	21,547,900	44,491,500
Repairs and Conversions	8,235,200	7,893,900	7,666,600	7,469,800	9,727,100
	12,433,700	10,455,200	23,720,600	29,017,700	54,218,600
SUMMARY					
Shipbuilding	62,079,500	43,954,700	86,769,000	183,796,300	129,575,000
Repairs and Conversions	30,284,000	30,521,400	28,318,300	35,566,300	38,836,300
	92,363,500	74,476,100	115,087,300	219,362,600	168,411,300

Appendix "G"

TABLE VII

PARTICULARS OF VESSELS IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1965

Shipyards and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
YARROWS LTD.				
<i>Reflow Carrier</i>	369' Self-Loading Barge.	Non-prop.	5,770	Cecil S. Cosulich et al.
<i>Hull 277</i>	364' Self-Loading Barge.	Non-prop.	5,750	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Frank Broderick</i>	225' Arctic Supply Vessel.	2,800 h.p. T/S Diesel.	1,400	Northern Transportation Ltd.
<i>Hull 279</i>	337' Self-Loading Barge.	Non-prop.	3,700	Western Tug & Barge Ltd.
<i>Hull 280</i>	140' Steel Tug.	3,830 h.p. T/S Diesel.	550	Straits Towing Ltd.
<i>Hulls 281-282</i>	2—356' Steel Barges.	Non-prop.	5,250 ea.	Kingcome Navigation Co. Ltd.
<i>Hulls 283—292</i>	10—168' Steel Barges.	Non-prop.	760 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
<i>Queen of Burnaby</i>	342' 4 1/2" Car & Pass. Ferry	6,000 h.p. Diesel.	3,540	B.C. Ferry Authority
<i>Queen of Prince Rupert</i>	325' Car & Pass. Ferry.	8,000 h.p. Diesel.	3,500	B.C. Ferry Authority
<i>Hull 128</i>	224' Self-Unloading Barge	Non-prop.	4,000	Lafarge Cement of North America Ltd.
<i>Hull 129</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	850	B.C. Ferry Authority
<i>Hull 130</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	850	B.C. Ferry Authority
<i>Hull 131</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	850	B.C. Ferry Authority
BURRARD DRY DOCK CO. LTD.				
<i>Hull 326</i>	404' 3" Weather & Oceanographic Ship.	7,500 h.p. Turbo-Electric.	5,394 displ.	Department of Transport
<i>Hull 327</i>	404' 3" Weather & Oceanographic Ship.	7,500 h.p. Turbo-Electric.	5,394 displ.	Department of Transport
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD.				
<i>Rimouski</i>	730' Bulk Freighter.....	9,600 b.h.p. Diesel.	17,900	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Hull 186</i>	639' Self-Unloading Bulk Freighter.	6,400 b.h.p. Diesel.	14,000	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD.				
<i>Hull 1229</i>	65' Steel Tug.....	765 b.h.p. Diesel.	70	Quebec North Shore Paper Co.

PORT WELLER DRY DOCKS LTD.					
<i>Hull 37</i>	710' Self-Unloading Bulk Freighter	9,000 s.h.p. Steam Turbine.	20,000	Upper Lakes Shipping Ltd.	
<i>Hull 39</i>	434'6" Oil Tanker	4,900 s.h.p. Diesel	5,200	Imperial Oil Ltd.	
<i>Hull 40</i>	130' Pelagic Fisheries Research Vessel	600 b.h.p. Diesel	500	Dept. of Fisheries	
<i>Hull 41</i>	730' Self-Unloading Bulk Freighter	9,000 s.h.p. Diesel	21,000	Upper Lakes Shipping Ltd.	
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD.					
<i>Hull 282</i>	313' Icebreaking Cable Repair Ship	9,000 s.h.p. Diesel Electric ..	4,900	Department of Transport	
<i>Hull 284</i>	394' Tanker/Container Vessel	5,600 b.h.p. Diesel	7,600	British Yukon Navigation Distillers Corporation	
<i>Hull 285</i>	730' Bulk Freighter	9,000 h.p. Steam Turbine ..	17,500	Department of Transport	
<i>Hull 286</i>	366'6" Icebreaker	24,000 s.h.p. Turbo-Electric ..	7,000	Industrial Acceptance Corporation	
<i>Hull 287</i>	730' Bulk Freighter	8,000 b.h.p. Diesel	17,500	Department of Transport	
<i>Hull 288</i>	400' Car Ferry	13,600 s.h.p. Diesel Electric ..	8,000		
MARINE INDUSTRIES LTD.					
<i>Hull 324</i>	395' Auto-Pass. Ferry	13,000 h.p. Diesel Electric ..	8,000	Department of Transport	
DAVIE SHIPBUILDING LTD.					
<i>Hull 649</i>	467' Package Freighter ..	6,000 h.p. Diesel	5,000	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.	
<i>Hull 650</i>	730' Self-Unloading Bulk Freighter	8,000 h.p. Diesel	18,600	Canada Steamship Lines	
<i>Hull 651</i>	730' Bulk Freighter	8,000 h.p. Diesel	17,800	Industrial Acceptance Corporation	
<i>Hull 652</i>	493'6" Package Freighter ..	6,000 h.p. Diesel	6,700	Canada Steamship Lines Ltd.	
<i>Hull 653</i>	730' Bulk Freighter	8,000 h.p. Diesel	17,800	Canada Steamship Lines Ltd.	
<i>Hull 654</i>	730' Bulk Freighter	8,000 h.p. Diesel	17,800	Canada Steamship Lines Ltd.	
<i>Hull 655</i>	730' Bulk Freighter	8,000 h.p. Diesel	17,800	Industrial Acceptance Corporation	
<i>Hull 656</i>	315' Bulk Freighter	4,000 h.p. Diesel	3,600	N.M. Paterson & Sons Ltd.	
<i>Hull 657</i>	315' Bulk Freighter	4,000 h.p. Diesel	3,600	N.M. Paterson & Sons Ltd.	
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. GEO. T. DAVIE DIVISION					
<i>Hull 95</i>	129' Steel Trawler	750 h.p. Diesel	310	Booth Fisheries Canadian Co. Ltd.	
<i>Hull 96</i>	225' Pass. & Vehicle Ferry ..	2,475 h.p. Diesel	2,300	Traverse Matane-Codbout Ltée.	

PARTICULARS OF VESSELS IN PREPARATION OR UNDER CONSTRUCTION IN CANADIAN SHIPYARDS, MARCH 31, 1964—Concluded

Shipyard and Hull No.	Type	Power Plant	Estimated G.T.	Name of Owner
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD.	124' 6" Steel Tug	3,200 b.h.p. Diesel	250	J. D. Irving Ltd. New Brunswick Railway Co. Canadian General Electric Co. Ltd. Engineering Consultants Ltd.
	156' Steel Tug	3,750 b.h.p. Diesel	300	
	690' 3" Oil & Ore Carrier	13,750 s.h.p. Steam Turbine	22,000	
	174' Auto-Pass. Ferry	1,320 b.h.p. Diesel	1,450	
HALIFAX SHIPYARDS LTD.	136' 6" Steel Trawler	1,250 h.p. Diesel	300	M. V. Tem Ltd. H. B. Nickerson & Sons Ltd. National Sea Products Ltd. Kingcome Navigation Co. Ltd.
	2—136' 6" Steel Trawlers	1,250 h.p. Diesel	300 ea.	
	3—154' 2 1/2" Steel Trawlers	1,080 h.p. Diesel	375 ea.	
	140' T/S Steel Tug	3,470 b.h.p. Diesel	500	
FERGUSON INDUSTRIES LTD.	120' Steel Trawler	650 h.p. Diesel	260	Burgeo Trawlers Ltd. Burgeo Fish Industries Ltd. Gaultois Fisheries Ltd.
	120' Steel Trawler	650 h.p. Diesel	260	
	120' Steel Trawler	650 h.p. Diesel	260	

TABLE VIII

CAPITAL COST DETERMINATIONS MADE WITH RESPECT TO APPLICATIONS FOR THE BENEFITS OF CLAUSE 3
OF THE CANADIAN VESSEL CONSTRUCTION ASSISTANCE ACT

Fiscal Year	DETERMINATIONS WITH RESPECT TO NEW CONSTRUCTION						DETERMINATIONS WITH RESPECT TO CONVERSIONS AND MAJOR ALTERATIONS	
	Cargo Vessels		Dredges, Scows and Barges		Tugs, Fishing Vessels, Ferries, Etc.		Total Determinations	
	No.	Value \$	No.	Value \$	No.	Value \$	No.	Value \$
1955/56.....	9	2,795,475.19	37	3,532,817.18	16	1,310,892.58	62	7,639,184.95
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00
1963/64.....	22	36,719,522.00	27	2,881,606.00	82	6,431,618.00	131	46,032,746.00
1964/65.....	17	32,910,420.00	54	5,334,806.00	120	12,019,808.00	191	50,265,034.00

NOTE: The above capital cost determinations are not indicative of the number of vessels built during each fiscal year, since several interim determinations may be issued for the same vessel.

TABLE IX
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
EASTERN LOCAL SERVICES	
Between:	
<i>Dalhousie, N.B., and Miguasha, Que.</i>	
Hourly service 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during navigation season.	
Passenger and auto ferry	37,500.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i>	
Summer—3 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews.	
Summer—3 sailings weekly Grand Manan and Saint John.	
Winter—4 sailings weekly Grand Manan and St. Andrews.	
Winter—1 sailing weekly Grand Manan and Saint John.	
Passenger and freight service	112,700.00
<i>Halifax, N.S., and St. John's, Newfoundland</i>	
Three trips per month April 1 to November 30.	
Two trips per month December 1 to March 31.	
Freight service only (net payment after deduction)	116,274.00
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Que.</i>	
June 15 to September 15, 8 sailings on week days and 13 on Sundays. During Spring and Fall, 6 sailings daily. Number of trips is reduced during winter months. Passenger and auto ferry	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Que. (Summer)</i>	
Daily except Sundays, May 1 to November 15.	
Passenger, mail and freight service	6,500.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Que. (Winter)</i>	
3 sailings weekly, November 15 to April 30.	
Passenger and freight service	1,700.00
<i>Iles de la Madeleine, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i>	
1 round trip every 10 days during summer, 1 round trip every two weeks during winter. Freight service	32,566.00
<i>Iles de la Madeleine and Montreal, Que.</i>	
1 round trip every ten days during navigation season.	
Freight only	85,816.00
<i>Matane and Godbout, Que.</i>	
3 round trips June 15 to September 15.	
2 round trips March 15 to June 14 and September 16 to December 31.	
Passenger, auto and freight.	
(Subsidy recaptured, net payment nil)	—
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i>	
Daily except Sundays.	
Freight service	52,400.00
<i>Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.</i>	
Daily except Sundays.	
Freight only	31,250.00
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ontario.</i>	
(a) From approximately June 1 to June 15, and from September 14 to November 9, weekly sailings Owen Sound to Sault Ste-Marie via Manitoulin Island wayports.	
Passenger, freight and auto service.	

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
(b) Ferry service Tobermory to South Baymouth from approximately May 17 to October 22, increased from one trip per day to four trips per day during summer. Passenger and auto service.	
(c) From approximately June 25 to September 4, two round trips per day between Meldrum Bay and Blind River. Passenger and auto service.....	157,000.00
<i>Pelec Island and the Mainland, Ontario.</i>	
(a) Daily sailings during navigation season.	
(b) Approximately the middle of June to and including Labour Day, service is extended to Sandusky, Ohio, U.S.A. Passenger and auto service.....	78,695.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown (Souris) P.E.I., and Iles de la Madeleine, Que.</i>	
To Iles de la Madeleine, 1 sailing weekly from Pictou, N.S.	
To Iles de la Madeleine, 1 sailing weekly from Souris, P.E.I.	
To Iles de la Madeleine, 1 sailing weekly from Charlottetown and 1 additional trip during the Summer period between Iles de la Madeleine and Souris, P.E.I.	
Passenger, mail and freight service.....	294,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Newfoundland.</i>	
From April 1 to December 31, a minimum of 11 round trips between 8.00 a.m. and midnight; from January 1 to March 31, a minimum of 7 round trips between 8.00 a.m. and 7.00 p.m.	
Passenger and vehicle service.....	275,869.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland.</i>	
Weekly service during navigation season.	
Freight only.....	84,500.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River.</i>	
One trip every 10 days from P.E.I. ports to the North Shore and Gulf of St. Lawrence.	
Freight only.....	42,500.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.)</i>	
May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips per day.	
Passenger and auto service.....	748,882.00
<i>Quebec, Natashquan and Blanc Sablon, Que.</i>	
(a) 1 round trip weekly from Montreal and Quebec to Havre St. Pierre via wayports. Freight and refrigerator service.	
(b) 1 round trip every two weeks from Montreal and Quebec to Sept-Iles and wayports to Blanc Sablon. Passenger and freight service during navigation season.....	430,000.00
<i>Rimouski and North Shore Ports to Blanc Sablon, Que.</i>	
Summer, regular sailings once a week from Rimouski and Sept-Iles and wayports to Blanc Sablon.	
Passenger, mail and freight service.	
Winter, (a) two round trips from Quebec or Rimouski to Sept-Iles and wayports to Mingan during December and March.	
One round trip shall be extended to wayports to Blanc Sablon on each of these months; (b) one round trip during January and February from Quebec or Rimouski, calling at Sept-Iles and wayports to Mingan.	
Freight service.....	290,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Riviere-du-Loup and St-Simeon, Que.</i> From May 1 to November 30, 3 round trips per day. Passenger and auto ferry.....	21,000.00
<i>Ste-Anne-des-Monts and Sept-Iles, Que.</i> Daily service except Sundays, during navigation season. Passenger and freight service.....	50,000.00
<i>Saint John, N.B., Westport and Yarmouth, N.S.</i> 2 sailings weekly, May to October inclusive. 1 sailing weekly November to April, calling at Tiverton, Freeport and Westport. Freight service.....	38,000.00
<i>Saint John and White Head Island, N.B.</i> 1 round trip per week between Saint John and White Head Island. Freight service.....	3,500.00
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, Que.</i> 3 trips per month from Montreal and Quebec via wayports to Chandler. Freight service.....	43,000.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Que.</i> (a) From opening to close of navigation, half-hour service from 6.00 a.m. to midnight and hourly service from midnight to 6.00 a.m. (b) From close of navigation to opening of navigation, one hourly service 6.00 a.m. to midnight. Passenger and auto ferry.....	43,000.00
<i>Sydney and Bay St. Lawrence, N.S.</i> 2 round trips per week during navigation season. Passenger and freight service.....	42,500.00
<i>Trois-Pistoles and Les Escoumins, Que.</i> Daily service except Sunday during navigation season. Passenger, freight and auto service.....	5,000.00
<i>Twillingate and New World Island, Nfld.</i> Keeping area of ferry crossing clear of ice from January to April..	10,875.00
<i>Yarmouth, N.S., and Rockland, Maine, U.S.A.</i> Temporary service from February 15 to March 20, while the M/V "Bluenose" was undergoing repairs, two trips per week. Freight service only.....	8,235.00

NEWFOUNDLAND COASTAL SERVICES

Newfoundland Coastal Steamship Services include:

- (a) St. John's-Corner Brook via wayports, 1 round trip every 26 days during navigation season.
- (b) St. John's-Lewisporte via wayports, 1 round trip every two weeks during navigation season.
- (c) Placentia Bay-West Run, 2 sailings weekly year-round.
- (d) Placentia Bay-Bay Run, 1 sailing weekly year-round.
- (e) South Coast service, Argentia to Port-aux-Basques via wayports, 1 trip every 7 days year-round.
- (f) Green Bay service, Lewisporte to Shoe Cove via wayports during navigation season, 1 round trip weekly.
- (g) Lewisporte to Corner Brook via wayports during navigation season, 1 round trip every 26 days.

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Concluded

	Subsidy
	\$
(h) Labrador service, St. John's to Nain via Goose Bay and other wayports, one sailing every 11 days during navigation season. All services are for passengers, mail and freight	4,647,287.00
WESTERN LOCAL SERVICES	
<i>Gold River and Zeballos, B.C.</i>	
4 round trips per week between Gold River and Zeballos, calling at wayports and logging camps on the route. Passenger, mail and freight service	24,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i>	
Weekly service from Vancouver to Prince Rupert and Stewart, calling at wayports. Passenger, freight and mail service	300,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i>	
Weekly service Vancouver and West Coast of Vancouver Island. Passenger, freight and mail service	88,000.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Fin

Subvention	
\$	h) Service du Labrador, de Saint-Jean à Nain avec arrêts à Goose Bay et autres ports intermédiaires. Un départ tous les 11 jours pendant la saison de navigation. Tous les services assurent le transport des passagers, du courrier et des marchandises.
4,647,287.00	SERVICES LOCAUX DE L'OUEST
	<i>Gold River et Zeballos (C.-B.)</i>
24,000.00	4 voyages aller et retour chaque semaine de Gold River à Zeballos, avec arrêts aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours. Service de passagers, de courrier et de marchandises.
300,000.00	<i>Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique.</i>
	Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et à Stewart, avec arrêts aux ports intermédiaires. Services de passagers, de marchandises et de courrier.
88,000.00	<i>Vancouver et littoral ouest de l'île de Vancouver (C.-B.)</i>
	Service hebdomadaire de Vancouver au littoral ouest de l'île de Vancouver. Service de passagers, de marchandises et de courrier.

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Suite—

Subvention	
\$	
50,000.00	<p><i>Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles (Pc.Q.)</i> Service quotidien, sauf le dimanche, pendant la saison de navigation. Service de passagers et de marchandises.</p>
38,000.00	<p><i>Saint-Jean (N.-B.), Westport et Yarmouth (N.-B.)</i> 2 départs chaque semaine, de mai à octobre inclusivement. 1 voyage hebdomadaire de novembre à avril, avec arrêts à Triverton, Freeport et Westport. Service-marchandises.</p>
3,500.00	<p><i>Saint-Jean et l'île White Head (N.-B.)</i> 1 voyage aller et retour hebdomadaire entre Saint-Jean et l'île White Head. Service-marchandises.</p>
43,000.00	<p><i>Ports du Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.)</i> 3 voyages par mois, de Montréal et Québec à Chandler (P.Q.) ports intermédiaires. Service-marchandises.</p>
	<p><i>Sorel et l'île Saint-Ignace (P.Q.)</i> a) De l'ouverture à la clôture de la navigation, service à toutes les demi-heures, de 6 h. du matin jusqu'à minuit, et service à toutes les heures, de minuit jusqu'à 6 h. du matin. b) De la clôture de la navigation à l'ouverture au printemps, service à toutes les heures entre 6 h. du matin et minuit. Transbordeur d'autos et de passagers.</p>
42,500.00	<p><i>Sydney et baie de Saint-Laurent (N.-B.)</i> 2 voyages aller et retour chaque semaine pendant la saison de navigation. Service de passagers et de marchandises.</p>
5,000.00	<p><i>Trois-Pistoles et Les Escoumins (P.Q.)</i> Service quotidien, sauf le dimanche, pendant la saison de navigation. Service de passagers, et d'automobiles.</p>
10,875.00	<p><i>Twillingate et l'île New World (I.-N.)</i> De janvier à avril, tenir libre de glaces l'aire qu'utilise le transbordeur pour ses traversées.</p>
8,235.00	<p><i>Yarmouth (N.-B.) et Rockland (Maine), B.-U.</i> Service temporaire du 10 février au 15 mars pendant que le n.m. <i>Blue Nose</i> était en réparation. Deux voyages par semaine. Service de marchandises seulement.</p>
	<p><i>Services côtiers de Terre-Neuve</i> a) De Saint-Jean à Corner Brook avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. b) De Saint-Jean à Lewisporte avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage aller et retour toutes les deux semaines pendant la saison de navigation. c) De Placentia Bay vers l'ouest. Deux départs chaque semaine pendant toute l'année. d) De Placentia Bay, trajet de la baie. Un départ hebdomadaire pendant toute l'année. e) Service de la côte sud, d'Argentia à Port-aux-Basques avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage tous les 7 jours, toute l'année. f) Service de la baie Grien, de Lewisporte à Shoe Cove avec arrêts aux ports intermédiaires. Un voyage hebdomadaire aller et retour pendant la saison de navigation. g) De Lewisporte à Corner Brook avec arrêts aux ports intermédiaires pendant la saison de navigation. Un voyage aller et retour à tous les 26 jours.</p>

Subvention	
\$ 157,000.00	<p><i>Ile Pelée et la terre ferme (Ontario)</i></p> <p>a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation.</p> <p>b) Depuis la mi-juin approximativement jusqu'à la Fête du Travail inclusivement, le service est prolongé jusqu'à Sandusky (Ohio), E.-U. Service de passagers et d'automobiles.</p> <p><i>Pictou (N.-B.), Charlottetown (Souris) (I. P.-E.) et les îles de la Madeleine (P.Q.)</i></p> <p>1 départ hebdomadaire de Pictou (N.-B.) pour les îles de la Madeleine.</p> <p>1 départ hebdomadaire de Souris (I. P.-E.) pour les îles de la Madeleine.</p> <p>1 départ hebdomadaire de Charlottetown pour les îles de la Madeleine et un voyage supplémentaire pendant l'été entre les îles de la Madeleine et Souris.</p> <p>Services de passagers, de courrier et de marchandises.</p> <p>294,000.00</p> <p><i>Portugal Cove et l'île Bell (T.-N.)</i></p> <p>Du 1^{er} avril au 31 décembre, un minimum de 11 voyages aller et retour entre 8 h. du matin et minuit; du 1^{er} janvier au 31 mars, un minimum de 7 voyages aller et retour entre 8 h. du matin et 7 h. du soir.</p> <p>Service de passagers et de véhicules.</p> <p>275,869.00</p> <p><i>Ile du Prince-Edouard et Terre-Neuve</i></p> <p>Service hebdomadaire pendant la saison de navigation. Marchandises seulement.</p> <p>84,500.00</p> <p><i>Ile du Prince-Edouard et rive nord du Saint-Laurent</i></p> <p>Un voyage tous les dix jours des ports de l'île du Prince-Edouard aux ports de la rive nord du Saint-Laurent et du golfe. Marchandises seulement.</p> <p>42,500.00</p> <p><i>Ile du Prince-Edouard et Nouvelle-Becosse (îles Wood (I. P.-E.) et Caribou (N.-B.))</i></p> <p>Du 1^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 4 voyages aller et retour par jour; entre le 21 juin et le 21 septembre, 6 voyages aller et retour par jour. Service de transbordement d'autos et de passagers.</p> <p>748,882.00</p> <p><i>Québec, Natashquan et Blanc-Sablon (P.Q.)</i></p> <p>a) 1 voyage aller et retour chaque semaine de Montréal et Québec à Havre Saint-Pierre avec arrêts aux ports intermédiaires.</p> <p>b) 1 voyage aller et retour, toutes les deux semaines, de Montréal et Québec jusqu'à Sept-Îles et, avec arrêts aux ports intermédiaires, jusqu'à Blanc-Sablon. Service de passagers et de marchandises pendant la saison de navigation.</p> <p>430,000.00</p> <p><i>Rimouski et les ports de la rive nord jusqu'à Blanc-Sablon (P.Q.)</i></p> <p>En été, voyages réguliers une fois par semaine de Rimouski et Sept-Îles et les ports intermédiaires jusqu'à Blanc-Sablon. Services de passagers, courrier et marchandises.</p> <p>En hiver, a) 2 voyages aller et retour de Québec ou Rimouski jusqu'à Sept-Îles et les ports intermédiaires jusqu'à Mingan en décembre et en mars. 1 voyage aller et retour à Blanc-Sablon, avec escale aux ports intermédiaires à chacun de ces mois; b) 1 voyage aller et retour en janvier et février de Québec ou Rimouski avec escale à Sept-Îles et aux ports intermédiaires jusqu'à Mingan. Service-marchandises.</p> <p>290,000.00</p> <p><i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i></p> <p>Du 1^{er} mai au 30 novembre, 3 voyages aller et retour par jour. Transbordement d'autos et de passagers.</p> <p>21,000.00</p>

TABLEAU IX

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

Subvention	S	SERVICES LOCAUX DE L'EST	Entre
		<i>Dalhousie (N.-B.) et Miguasha (P.Q.)</i> A toutes les heures, de 7 h. du matin à 10 h. du soir, pendant la saison de navigation. Transbordeur d'autos et de passagers.	37,500.00
		<i>Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.)</i> En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En hiver: 3 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En été: 4 voyages par semaine, Grand-Manan et St. Andrews En hiver: 1 voyage par semaine, Grand-Manan et Saint-Jean Services de passagers et de marchandises.	112,700.00
		<i>Halifax (N.-B.) et Saint-Jean (T.-N.)</i> 3 voyages par mois du 1 ^{er} avril au 30 novembre 2 voyages par mois du 1 ^{er} décembre au 31 mars Marchandises seulement (paiement net après déduction)	116,274.00
		<i>Île aux Coudres et Les Bboulements (P.Q.)</i> Du 15 juin au 15 septembre, 8 voyages par jour sur semaine et 13 le dimanche. Au printemps et à l'automne, 6 voyages par jour. La fréquence des voyages est moindre en hiver. Transbordeur d'autos et de passagers.	33,000.00
		<i>Île aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Été)</i> Tous les jours, sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre. Service de passagers, de courrier et de marchandises.	6,500.00
		<i>Île aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Hiver)</i> 3 voyages par semaine, du 15 novembre au 30 avril. Service de passagers et de marchandises.	1,700.00
		<i>Îles de la Madeleine (P.Q.), Chêcamp et Halifax (N.-B.)</i> 1 voyage aller et retour tous les 10 jours durant l'été, 1 voyage aller et retour toutes les deux semaines en hiver. Service de marchandises.	32,566.00
		<i>Îles de la Madeleine et Montréal (P.Q.)</i> 1 voyage aller et retour tous les 10 jours pendant la saison de navigation. Marchandises seulement.	85,816.00
		<i>Malane et Godbout (P.Q.)</i> 3 voyages aller et retour du 15 juin au 15 septembre, 2 voyages aller et retour du 15 mars au 14 juin et du 16 septembre au 31 décembre. Passagers, autos et marchandises. (Subvention reprise—aucun paiement net)	52,400.00
		<i>Malgréave et Canso (N.-B.)</i> Tous les jours, sauf le dimanche. Service-marchandises.	31,250.00
		<i>Malgréave, Quensport et île Madame (N.-B.)</i> Tous les jours, sauf le dimanche. Service-marchandises.	
		<i>Owen Sound et île Manitoulin (Ontario)</i> a) Depuis le 1 ^{er} juin approximativement jusqu'au 15 juin, et du 14 septembre au 9 novembre, voyages hebdomadaires de Owen Sound à Sault-Sainte-Marie avec arrêts aux ports intermédiaires de l'île Manitoulin. Passagers, marchandises et automobiles. b) Service quotidien de transbordeurs entre Tobermory et South Baymouth du 17 mai au 22 octobre; pendant l'été, quatre voyages par jour.	

Appendice «H»

TABLEAU VIII

DÉTERMINATION DE CÔÛT EN CAPITAL CONCERNANT LES DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉVUES PAR L'ARTICLE
DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS										DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET IMPORTANTES MODIFICATIONS	
	Nom- bre	Navires de charge	Dragues, péniches et chalands	Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.	Total des déterminations	Nom- bre	Nom- bre	Valeur	Valeur	Nom- bre	Valeur	
												Valeur
1955/56.....	9	\$ 2,795,475.19	37	\$ 3,532,817.18	16	\$ 1,310,892.58	62	\$ 7,639,184.95	10	\$ 2,390,890.59		
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16		
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72		
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13		
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91		
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52		
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00		
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00		
1963/64.....	22	36,719,522.00	27	2,881,606.00	82	6,431,618.00	131	46,032,746.00	30	5,219,887.00		
1964/65.....	17	32,910,420.00	54	5,334,806.00	120	12,019,808.00	191	50,265,034.00	18	4,401,784.00		

NOTA: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

HALIFAX SHIPYARDS LTD.					
34.....	Chalutier en acier, 136 pi. 6 po.	1,250 c.-v. Diesel	300	M. V. Tem Ltd.	
35 et 36.....	2 chalutiers en acier, 136 pi. 6 po.	1,250 c.-v. Diesel.....	300 ch.	H. B. Nickerson & Sons Ltd.	
37, 38 et 39.....	3 chalutiers en acier, 154 pi. 2½ po.	1,080 c.-v. Diesel.....	375 ch.	National Sea Products Ltd.	
40.....	Remorqueur en acier, 2 hélices, 140 pi.	Puiss. au frein, 3,470 c.-v. Diesel	500	Kingcome Navigation Co. Ltd.	
FERGUSON INDUSTRIES LTD.					
152.....	Chalutier en acier, 120 pi.	650 c.-v. Diesel.....	260	Burgeo Trawlers Ltd.	
153.....	Chalutier en acier, 120 pi.	650 c.-v. Diesel.....	260	Burgeo Fish Industries Ltd.	
154.....	Chalutier en acier, 120 pi.	650 c.-v. Diesel.....	260	Gaultois Fisheries Ltd.	

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1965—Suite

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
DAVIE SHIPBUILDING LTD.				
649.....	Navire à caissage, 467 pi.	6,000 c.-v. Diesel.....	5,000	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.
650.....	Transport en vrac, auto-déchargeur, 730 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	18,600.....	Canada Steamship Lines Ltd.
651.....	Transport en vrac, 730 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	17,800	Industrial Acceptance Corporation Ltd.
652.....	Navire à caissage, 493 pi. 6 po.	6,000 c.-v. Diesel.....	6,700	Canada Steamship Lines Ltd.
653.....	Transport en vrac, 730 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	17,800	Canada Steamship Lines Ltd.
654.....	Transport en vrac, 730 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	17,800	Canada Steamship Lines Ltd.
655.....	Transport en vrac, 730 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	17,800	Industrial Acceptance Corporation Ltd.
656.....	Transport en vrac, 315 pi.	4,000 c.-v. Diesel.....	3,600	N. M. Paterson & Sons Ltd.
657.....	Transport en vrac, 315 pi.	4,000 c.-v. Diesel.....	3,600	N. M. Paterson & Sons Ltd.
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. GEO. T. DAVIE DIVISION				
95.....	Chalutier en acier, 129 pi.	750 c.-v. Diesel.....	310	Booth Fisheries Canadian Co. Ltd.
96.....	Transbordeur de passagers et de véhicules, 225 pi.	2,475 c.-v. Diesel.....	2,300	Traverse Matane-Godbout Ltée
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK Co. Ltd.				
63.....	Remorqueur en acier, 124 pi. 6 po.	Puiss. au frein, 3,200 c.-v. Diesel.....	250	J. D. Irving Ltd.
66.....	Remorqueur en acier, 156 pi.	Puiss. au frein, 3,750 c.-v. Diesel.....	300	New Brunswick Railway Co.
70.....	Transport de pétrole et de minéral, 690 pi. 3 po.	Puiss. sur l'arbre 13,750 c.-v. Turbine à vapeur.....	22,000	Canadian General Electric Co. Ltd.
76.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 174 pi.	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel.....	1,450	Engineering Consultants Ltd.

BURKARD DRY DOCK CO. LTD.				
326.....	Navire météorologique et océanographique, 404 pi. 3 po.	7,500 c.-v. turbo-électrique	5,394 dépl.	Ministère des Transports
327.....	Navire météorologique et océanographique, 404 pi. 3 po.	7,500 c.-v. turbo-électrique	5,394 dépl.	Ministère des Transports
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD.				
<i>Rimouski</i>	Transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein, 9,600 c.-v. Diesel	17,900	Canada Steamship Lines Ltd.
186.....	Transport en vrac auto-déchargeur, 639 pi.	Puiss. au frein, 6,400 c.-v. Diesel	14,000	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD.				
1220.....	Remorqueur en acier, 65 pi.	Puiss. au frein, 765 c.-v. Diesel	70	Quebec North Shore Paper Co.
PORT WELLER DRY DOCKS LTD.				
37.....	Transport en vrac auto-déchargeur, 710 pi.	Puiss. sur l'arbre, 9,000 c.-v.	20,000	Upper Lakes Shipping Ltd.
39.....	Pétrolier, 434 pi. 6 po.	Puiss. sur l'arbre, 4,900 c.-v. Diesel	5,200	Imperial Oil Ltd.
40.....	Navire de pêche pélagique de recherche, 130 pi.	Puiss. au frein, 600 c.-v. Diesel	500	Ministère des Pêcheries
41.....	Transport en vrac auto-déchargeur, 730 pi.	Puiss. sur l'arbre, 9,000 c.-v. Diesel	21,000	Upper Lakes Shipping Ltd.
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD.				
282.....	Câblier/brise-glace, 313 pi.	Puiss. sur l'arbre, 9,000 c.-v. Diesel-électrique	4,900	Ministère des Transports
284.....	Navire-citerne/contenteurs, 394 pi.	Puiss. au frein, 5,600 c.-v. Diesel	7,600	British Yukon Navigation Co. Ltd.
285.....	Transport en vrac, 730 pi.	9,000 c.-v. turbine à vapeur	17,500	Distillers Corporation Ltd.
286.....	Brise-glace, 366 pi. 6 po...	Puiss. sur l'arbre, 24,000 c.-v. turbo-électrique	7,000	Ministère des Transports
287.....	Transport en vrac, 730 pi.	Puiss. au frein, 8,000 c.-v. Diesel	17,500	Industrial Acceptance Corporation Ltd.
288.....	Transbordeur d'autos, 400 pi.	Puiss. sur l'arbre, 13,600 c.-v. Diesel-électrique	8,000	Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD.				
324.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 395 pi.	13,000 c.-v. Diesel-électrique	8,000	Ministère des Transports

Appendice «G»

TABLEAU VII

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DONT LA CONSTRUCTION ÉTAIT EN PRÉPARATION OU EN COURS D'EXÉCUTION
DANS LES CHANTIERS CANADIENS AU 31 MARS 1965

Chantier et n° de coque	Type de navire	Appareil propulseur	Jauge brute estimative	Propriétaire
YARROWS LTD.				
<i>Railow Carrier</i>	Chaland autochargeur, 369 pi.	Aucun.....	5,770	Cecil S. Cosulich et al.
277.....	Chaland autochargeur, 364 pi.	Aucun.....	5,750	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Frank Broderick</i>	Ravitailleur de l'Arctique 225 pi.	2,800 c.-v. Diesel 2 hélices	1,400	Northern Transportation Ltd.
279.....	Chaland autochargeur, 337 pi.	Aucun.....	3,700	Western Tug & Barge Ltd.
280.....	Remorqueur en acier, 140 pi.	3,830 c.-v. Diesel 2 hélices	550	Straits Towing Ltd.
281 et 282.....	2 chalands en acier, 356 pi.	Aucun.....	5,250 ch.	Kingcome Navigation Co. Ltd.
283-292.....	10 chalands en acier, 168 pi.	Aucun.....	760 ch.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
<i>Queen of Burnaby</i>	Transbordeur d'autos et de passagers, 342 pi. 4½ po.	6,000 c.-v. Diesel.....	3,540	B. C. Ferry Authority
<i>Queen of Prince Rupert</i>	Transbordeur d'autos et de passagers, 325 pi.	8,000 c.-v. Diesel.....	3,500	B. C. Ferry Authority
128.....	Chaland autodéchargeur, 224 pi.	Aucun.....	4,000	Lafarge Cement of North America Ltd.
129.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 207 pi.	1,600 c.-v. Diesel.....	850	B. C. Ferry Authority
130.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 207 pi.	1,600 c.-v. Diesel.....	850	B. C. Ferry Authority
131.....	Transbordeur d'autos et de passagers, 207 pi.	1,600 c.-v. Diesel.....	850	B. C. Ferry Authority

TABLEAU VI
VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
DANS LES CHANTIERS CANADIENS 1960-1964

Région de construction	1960	1961	1962	1963	1964
LITTORAL DU PACIFIQUE	\$	\$	\$	\$	\$
Construction navale.....	7,419,500	5,238,700	14,284,100	62,624,400	12,079,300
Réparations et conversions.....	5,331,300	5,592,900	5,961,100	12,190,700	7,824,900
	12,750,800	10,831,600	20,245,200	74,815,100	19,904,200
GRANDS LACS					
Construction navale.....	16,193,500	10,982,900	10,197,800	19,949,100	18,487,900
Réparations et conversions.....	5,542,500	4,277,900	4,101,900	5,225,100	8,075,300
	21,736,000	15,260,800	14,299,700	25,174,200	26,563,200
SAINT-LAURENT					
Construction navale.....	34,268,000	25,171,800	46,233,100	79,674,900	54,516,300
Réparations et conversions.....	11,175,000	12,756,700	10,588,700	10,680,700	13,209,000
	45,443,000	37,928,500	56,821,800	90,355,600	67,725,300
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE					
Construction navale.....	4,198,500	2,561,300	16,054,000	21,547,900	44,491,500
Réparations et conversions.....	8,235,200	7,893,900	7,666,600	7,469,800	9,727,100
	12,433,700	10,455,200	23,720,600	29,017,700	54,218,600
RÉSUMÉ					
Construction navale.....	62,079,500	43,954,700	86,769,000	183,796,300	129,575,000
Réparations et conversions.....	30,284,000	30,521,400	28,318,300	35,566,300	38,836,300
	92,363,500	74,476,100	115,087,300	219,362,600	168,411,300

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1964—fin

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Prince Nova</i>	Transbordeur d'autos et de passagers	3,200 c.-v. Diesel 2 hélices	1,765	Northumberland Ferries Ltd.
<i>Blue Crest</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 720 c.-v. Diesel	331	Job Brothers & Co. Ltd.
<i>Grand Entree</i>	Remorqueur en acier.....	350 c.-v. Diesel.....	21	Ministère des Travaux publics
<i>Penny Pride</i>	Chalutier en acier.....	650 c.-v. Diesel.....	285	John Penny & Sons Ltd.

DAVIE SHIPBUILDING LTD.					
<i>Acadia Albatross</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 1,440 c.-v. Diesel	661		Acadia Fisheries Ltd.
<i>Blue Peter II</i>	Transport de poissons congelés	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel	1,126		Blue Peter Steamships Ltd.
<i>Blue Cloud</i>	Transport de poissons congelés	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel	1,126		Blue Peter Steamships Ltd.
<i>Arctica</i>	Cargo frigorifique.....	Puiss. au frein 1,200 c.-v. Diesel	702		Ministère des Pêcheries
<i>Saguenay</i>	Transport en vrac.....	Diesel 2 hélices Puiss. au frein 1,200 c.-v. Diesel	18,058		Canada Steamship Lines Ltd.
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD.					
GEO. T. DAVIE DIVISION					
<i>Excel-O</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 720 c.-v. Diesel	312		St. Lawrence Sea Products Ltd.
<i>Sillery</i>	Navire de charge.....	Puiss. au frein 1,250 c.-v. Diesel	1,091		La Cie de Navigation du Golfe Ltée
<i>Cacouna</i>	Navire de charge.....	Puiss. au frein 1,250 c.-v. Diesel	1,092		Polaris Shipping Ltd.
<i>Rupert Brand VIII</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 750 c.-v. Diesel	308		British Columbia Packers Ltd.
<i>Golden Scarab</i>	Chalutier en acier.....	Puiss. au frein 1,600 c.-v. Diesel	981		Scarab Fishing Ventures Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD.					
<i>M. J. Boylen</i>	Transport de pétrole et de minéral	Puiss. sur l'arbre 13,750 c.-v. Turbine à vapeur	21,372		Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>H.D.2 et H.D.3</i>	2 porteurs de déblais, en acier	Aucun.....	324 ch.		Engineering Consultants Ltd.
<i>Aimé Gaudreau</i>	Pétrolier.....	Puiss. au frein 2,880 c.-v. Diesel	1,903		Engineering Consultants Ltd.
HALIFAX SHIPYARDS LTD.					
<i>Cape Anne</i>	Chalutier en acier.....	765 c.-v. Diesel.....	359		Lunenburg Sea Products Ltd.
<i>Cape Royal</i>	Chalutier en acier.....	765 c.-v. Diesel.....	359		Lunenburg Sea Products Ltd.
<i>Cape Norman</i>	Chalutier en acier.....	765 c.-v. Diesel.....	359		Lunenburg Sea Products Ltd.
<i>H.M.C.S. ANNAPOLIS</i>	Navire d'escorte de l'Armée	Turbine 2 hélices.....	2,600 dépl.		Marine royale canadienne

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS

PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1964—Suite

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Sir Denys Lawson</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 5,332 c.-v. Diesel 1 hélice	10,239	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
<i>E. B. Barber</i> (<i>Transformation importante</i>).....	Transport en vrac auto- déchargeur	Puiss. sur l'arbre 3,300 c.-v. Turbine à vapeur	8,619	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Time Saver</i> <i>Churchill River</i> <i>Wm. Lyon MacKenzie</i>	Chaland foreur..... Remorqueur en acier Remorqueur-pompe.....	Aucun..... 684 c.-v., 2 hélices..... 1,200 c.-v., Diesel.....	505 70 102	Consolidated West Petroleum Ltd. Rupert's Land Trading Co. Ville de Toronto
PORT WELER DRY DOCKS LTD. <i>Cape Breton Miner</i>	Transport en vrac auto- déchargeur	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v., Turbine à vapeur	18,809	Upper Lakes Shipping Ltd.
<i>Chesley A. Crosby</i>	Transport en vrac.....	Puiss. au frein 2,300 c.-v., 1 hélice	1,961	Chimo Shipping Ltd.
KINGSTON SHIPYARDS LTD. <i>HBC 1000</i> <i>Cargo Master</i>	Chaland en acier..... Chaland à derrick.....	Aucun..... Aucun.....	1,151 562	Rupert's Land Trading Co. The Hamilton Harbour Commissioners
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. <i>General Georges P. Vanier</i>	Cale sèche flottante.....	Aucun.....	17,309	Canadian Vickers Ltd.
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>H.M.C.S. NIPIGON</i>	Navire d'escorte de l'Ar- c-tique	Turbine 2 hélices.....	2,600 dépl.	Marine royale du Canada
<i>Le Pelican</i>	Péniche à derrick.....	Aucun.....	349	Marine Industries Ltd.
<i>Napoleon L</i>	Transbordeur d'autos....	1,600 c.-v. Diesel 2 hélices	795	La Cie de Traverse du Saint-Laurent Ltée
<i>Fort Lauzon</i>	Navire de charge.....	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel	914	Marine Agency Ltd.
<i>Jos. Simard</i>	Pétrolier.....	4,600 c.-v. Diesel.....	5,102	Branch Lines Ltd.

TABLEAU V
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1964

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LTD. V.T. nos 130, 131, 132 et 133..... V.T. nos 134, 135, 136, 137, 138 et 139 Chaland à bûles Straits..... La Dene..... La Belle.....	4 chalands en acier..... 6 chalands en acier..... Chaland autochargeur... Remorqueur en acier..... Remorqueur en acier.....	Aucun..... Aucun..... Aucun..... 765 c.-v. Diesel..... 765 c.-v. Diesel.....	760 ch. 760 ch. 5,768 86 86	Différents propriétaires Différents propriétaires Straits Barge Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd. Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT Co. LTD. Straits nos 107 et 108..... Queen of Nanaimo.....	2 chalands en acier..... Transbordeur d'autos et de passagers.....	Aucun..... Puis., sur l'arbre 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices...	790 ch. 3,545	Straits Marine Ltd. B.C. Ferry Authority
Queen of New Westminster..... Island Tug 84, 85, 86, 87 et 88..... Island Tug 110, 111 et 112..... Island Tug 106..... EVC O n° 2..... Straits n° 109.....	Transbordeur d'autos et de passagers..... 5 chalands en acier..... 3 chalands en acier..... Chaland en acier à wagons Chaland autodéchargeur.. Chaland en acier.....	Aucun..... Puis., sur l'arbre 6,000 c.-v. Diesel 2 hélices Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun..... Aucun.....	3,544 720 ch. 823 ch. 1,336 1,110 790	B.C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Island Tug & Barge Ltd. Ocean Cement Ltd. Straits Marine Ltd.
BURRARD DRY DOCK Co. LTD. V.T. n° 140.....	Chaland en acier.....	Aucun.....	760	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
PORT ARTHUR SHIPBUILDING LTD. Hochelaga (Transformation importante).....	Transport en vrac auto- déchargeur	Puis., sur l'arbre 3,600 c.-v., mach. altern. à vapeur	11,997	Canada Steamship Lines Ltd.

Appendice «D»

TABLEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OCÉANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT

(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

—	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963
Total des exportations et des importations—cargaisons solides—(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	15,342	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988
Pourcentage transporté:														
Sous pavillon canadien.....	9.9	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	0.2	0.03	0.2	0.2	0.4	0.3
Sous pavillon du Royaume-Uni.....	48.8	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5
Sous pavillon norvégien.....	11.5	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9
Sous pavillon panaméen.....	4.8	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0
Sous pavillon américain.....	5.1	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	0.8
Sous pavillon néerlandais.....	—	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2
Sous pavillon suédois.....	3.7	4.6	3.8	3.8	3.4	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1
Sous pavillon allemand.....	3.2	3.5	4.2	3.0	3.7	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3
Sous pavillon japonais.....	—	—	4.8	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1
Sous pavillon libérien.....	—	—	1.4	3.1	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1
Sous pavillon italien.....	—	—	—	—	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5	8.1
Sous pavillon russe.....	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7
Sous d'autres pavillons.....	13.0	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	2.8
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.—Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui «sous d'autres pavillons», pour l'année en cause.

TABLEAU III
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Navires automoteurs de 100 tonnes de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux)

Au 31 MARS 1965

RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA JAUGE

«B» Transbordeurs	ÂGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		TOTAUX	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
«C» Remorqueurs	100—199 tx.....	1	180	3	381	8	2	346	—	—	3	452	4	589	1	171	22	3,269
	200—499 tx.....	3	854	6	1,726	3	3	957	—	—	3	1,068	4	1,146	4	1,474	26	8,349
	500—999 tx.....	4	2,863	3	1,621	1	3	2,130	820	—	1	950	3	2,424	—	5,653	16	11,318
	1000—1999 tx.....	3	4,899	1	1,834	1	—	4,979	—	—	—	—	2	2,518	4	6,706	11	16,053
	2000—4999 tx.....	9	28,252	2	6,255	4	3	18,667	—	—	—	—	1	2,383	2	—	16	53,453
	5000—9999 tx.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	45,700
Totaux.....	20	37,048	15	11,817	18	35,844	12	27,079	1	820	7	2,470	14	9,060	11	14,004	98	138,142
«D» Bateaux de pêche	100—199 tx.....	3	481	6	1,014	3	6	889	32	4,713	10	1,356	17	2,326	18	2,369	95	13,533
	200—499 tx.....	10	2,211	8	1,798	3	5	1,203	19	5,406	8	2,599	14	4,321	18	4,953	88	23,257
	500—999 tx.....	—	—	1	501	1	—	—	11	7,163	1	594	1	584	1	614	10	10,135
	Totaux.....	13	2,692	15	3,313	7	11	2,092	62	17,282	19	4,549	32	7,201	37	7,936	196	46,925
«D» Bateaux de pêche	100—199 tx.....	94	14,362	20	2,450	11	16	2,565	59	7,982	17	2,456	6	705	3	448	226	32,463
	200—499 tx.....	39	11,351	14	3,735	21	7	2,358	16	4,379	5	1,413	7	2,122	—	—	109	32,362
	500—999 tx.....	5	3,637	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	5,299
	Totaux.....	138	29,550	34	6,185	35	23	4,923	75	12,361	22	3,869	13	2,827	3	448	343	70,124
Totaux globaux de «A», «B», «C» et «D».....	236	453,045	111	220,100	100	295,231	101	125,745	227	155,595	102	43,904	153	174,243	129	240,290	1,150	1,708,153

Appendice «B»

TABLEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux)
RÉPARTITION D'APRÈS L'ÂGE ET LA JAUGE
Au 31 MARS 1965

A «A» passagers, de charge, ciennes, divers	ÂGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		Totaux	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	12	1,580	3	443	4	571	9	1,162	37	5,389	23	3,152	27	3,636	13	1,919	128	17,852
200-499 tx.....	6	2,112	9	3,047	3	1,004	8	3,059	25	8,527	15	4,434	11	3,532	11	3,939	88	29,654
500-999 tx.....	5	3,905	8	6,047	2	1,216	12	6,928	6	4,708	9	2,452	18	6,407	7	4,952	51	36,605
1000-1999 tx.....	9	12,329	5	6,061	1	1,803	9	12,024	5	7,333	3	1,651	22	39,854	6	8,130	66	101,185
2000-4999 tx.....	10	33,744	11	34,280	13	36,539	14	36,969	12	40,101	4	9,367	19	48,238	27	109,828	110	349,006
5000-9999 tx.....	6	35,957	4	31,040	2	14,347	1	5,812	1	7,158	—	—	6	43,008	14	89,104	34	226,426
10,000-14,999 tx.....	2	20,300	—	—	12	146,122	2	25,697	—	51,916	—	—	—	10,480	—	—	17	202,599
Plus de 15,000 tx.....	15	273,828	7	117,867	3	45,964	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	28	489,575
Totaux.....	65	383,755	47	198,785	40	247,566	55	91,651	89	125,132	54	33,016	94	155,155	78	217,902	522	1,452,962
GROUPES D'ÂGE PAR TYPE DE NAVIRES (Groupe «A»)																		
Navires à passagers, ma- navires de charges, divers..	33	27,272	25	22,194	11	7,594	42	36,447	77	47,487	40	12,580	51	38,451	33	27,268	312	219,293
Navires de canal.....	—	—	8	20,587	10	28,904	3	7,481	—	—	2	4,955	20	43,516	3	8,675	48	116,118
Navires de transport en vrac et navires à caissage	25	334,979	10	143,803	15	180,348	2	25,697	4	55,554	5	3,137	6	43,718	35	177,628	97	961,127
des lacs supérieurs.....	7	21,504	4	12,201	3	28,576	2	8,681	4	10,571	—	—	7	6,008	2	1,461	35	92,131
Navires-ciennes.....	—	—	—	—	1	2,144	6	13,345	4	11,520	7	12,344	10	21,470	5	2,870	30	63,693
Navires-ciennes de canal..	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaux.....	65	383,755	47	198,785	40	247,566	55	91,651	89	125,132	54	33,016	94	155,155	78	217,902	522	1,452,962

Appendice «A»

TABLEAU I

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

31 mars 1965		31 mars 1964	
Nom- Jauge brute	Nom- Jauge brute	Nom- Jauge brute	Nom- Jauge brute

Navires océaniques (trafic étranger)	1	7,158	1	7,158	1
Navires de charge, construction de guerre: 10,000 tonneaux	—	—	—	—	—
Autres navires de charge	1	—	1	—	21,372
Navires-citernes	1	7,158	2	28,530	15,185
	1	15,185	1	43,715	
	2	22,343	3		

Navires côtières	68	220,451	72	205,713	260,132
Navires de charge et navires à passagers	14	50,111	14	54,419	
Navires-citernes	82	270,562	86		

Navires des Grands lacs	161	1,066,227	151	1,078,283	
Navires de charge et navires à passagers	36	81,630	34	77,714	
Navires-citernes	197	1,147,857	185	1,155,997	

Résumé

Navires de charge et navires à passagers	230	1,293,836	225	1,312,526	
Navires-citernes	51	146,926	49	147,318	
	281	1,440,762	274	1,459,844	

NAVIRES CANADIENS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI

Maintenus au registre du R.-U.	11	78,472	—	—	
Transférés au registre du R.-U.	6	39,168	2	10,580	
Ravitailleurs prêts	5	36,382	5	36,382	
	22	154,022	7	46,962	

La Commission

Le 21 février 1965, le gouvernement nommait M. Howard J. Darling au poste de président de la Commission maritime canadienne pour succéder à M. Alexander Watson qui occupait ce poste depuis le 1^{er} août 1959.

M. Darling a assumé les fonctions de commissaire de M. George A. Scott dont le mandat de cinq ans expirait en février de l'année en cours.

M. J. C. Rutledge a été nommé commissaire pour un second mandat.

Au 31 mars 1965, le personnel de la Commission comptait 28 employés. La somme de leurs traitements annuels s'élevait à \$182,262.

Ottawa, le 16 juin 1965.

Le Président,

H. J. DARLING

Le Commissaire,

J. C. RUTLEDGE

Le total ci-dessus représente la somme nette des versements après récupération de la subvention des services suivants:

Matane—Godbout (P.Q.).....	\$ 40,000
Ile du Prince-Bédouard—Nouvelle-Écosse.....	30,945
Anse du Portugal—Ile Bell (T.-N.).....	131
Halifax (N.-É.)—Saint-Jean (T.-N.).....	7,974
Iles de la Madeleine (P.Q.)—Cheticamp et Halifax (N.-É.).....	2,434
Iles de la Madeleine—Montréal (P.Q.).....	15,434

Le tableau IX montre le détail des services (voir l'appendice «I»).

Dégasement des navires marchands

Pour l'année financière 1964-1965, le crédit visant le dégasement des navires a été inscrit au budget de la Commission maritime canadienne qui l'a administré ainsi.

Une somme de \$22,859.48 a été affectée à l'équipement ou à l'entretien de quatre navires de l'Etat et une somme de \$118,137.73 à l'équipement ou à l'entretien de huit navires de propriété privée.

Mouvement des cargaisons militaires

En liaison avec le Comité interarmes des mouvements du ministère de la Défense nationale, la Commission négocie des tarifs spéciaux pour le mouvement des cargaisons militaires et des expéditions de l'OTAN outre-mer et elle coordonne les ententes à cet égard avec les lignes de navigation océaniques et les pays bénéficiaires de l'OTAN.

En 1964, les marchandises transportées ont atteint environ 4,535 tonnes, et les frais de transport se sont élevés à près de \$175,000.

Sur ce total, 102 tonnes étaient des expéditions de l'OTAN dont les frais de transport (environ \$3,400) ont été acquittés par les pays récipiendaires.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission a continué de conseiller le ministère du Revenu national au sujet des demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière afin de permettre à des navires battant pavillon étranger de participer temporairement à la navigation côtière.

Du 1^{er} avril 1964 au 31 mars 1965, dix-huit demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière relativement à un ou plusieurs voyages, ou à une certaine période, ont été présentées. La Commission a recommandé l'approbation de douze de ces demandes et le rejet de quatre d'entre elles. Deux autres demandes ont fait l'objet d'une étude mais, pour diverses raisons, il ne leur a pas été donné suite.

Avant de recommander l'approbation d'une demande, la Commission s'assure qu'il n'existe pas de navire canadien remplissant les conditions posées qui soit en mesure d'assurer le service projeté.

III. Généralités

Services subventionnés

La Commission maritime canadienne administre les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1964-1965 des subventions ont été versées pour des services côtiers et d'eaux intérieures seulement. Des subventions ont été accordées à 34 services, trois sur le littoral ouest, deux sur les Grands lacs et 29 sur le littoral est. Quatre nouveaux services ont été ajoutés et deux rayés. L'un des services rayés a été combiné avec un service existant. Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que de Terre-Neuve qu'exploitent les chemins de fer Nationaux du Canada sur dix routes différentes des côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Dix demandes de subventions ont été reçues. Dans chaque cas, une étude approfondie du service projeté a été effectuée; trois demandes ont été refusées, quatre ont été recommandées, et trois sont encore à l'étude.

On a approuvé l'augmentation des subventions à l'égard de quatre services et réduit le montant des subventions à l'égard de deux services.

Les fonctionnaires de la Commission maritime canadienne ont fait l'étude de tous les services et ont effectué les relevés nécessaires afin de s'assurer du caractère essentiel des services existants. La répartition des subventions versées en 1964-1965, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Nouvelle-Écosse—Terre-Neuve	\$ 116,274
Nouvelle-Écosse—Ile du Prince-Édouard	748,882
Nouvelle-Écosse—Nouveau-Brunswick	38,000
Nouveau-Brunswick—Québec	37,500
Ile du Prince-Édouard—Québec	42,500
Ile du Prince-Édouard—Terre-Neuve	84,500
Québec—Ile du Prince-Édouard—Nouvelle-Écosse	294,000
Québec—Nouvelle-Écosse	32,566
<i>Services provinciaux</i>	
Colombie-Britannique	412,000
Nouveau-Brunswick	116,200
Terre-Neuve	4,934,031
Nouvelle-Écosse	134,385
Québec	1,009,016
Ontario	235,695
Total global	\$8,235,549

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau VIII (voir l'appendice «H») indique le nombre total et la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime canadienne pour chaque année financière depuis 1955, en vertu de l'article 3 de la Loi, lequel prévoit une dépréciation accélérée pour la construction de nouveaux navires ainsi que pour les transformations et les modifications importantes de navires existants. Au total, 209 demandes représentant une valeur de \$54,666,818 ont été étudiées au cours de l'année financière 1964-1965.

L'article 4 de la Loi aidant à la construction de navires au Canada stipule que lorsque le produit de la disposition d'un navire sert à un remplacement satisfaisant dans les chantiers canadiens, la Commission maritime canadienne peut délivrer un certificat permettant l'exonération de la reprise de la dépréciation. Cette disposition a eu pour résultat d'encourager les propriétaires à moderniser leur équipement par la construction de nouveaux navires et par la transformation de navires existants. Depuis l'entrée en vigueur de cette loi, jusqu'au 31 mars 1965, 306 de ces certificats ont été délivrés, représentant un montant total de \$118,563,370.68 qui a été affecté à la construction de nouveaux navires ou à des transformations importantes dans les chantiers canadiens. Au cours de l'année financière 1964-1965, 17 certificats ont été délivrés, représentant une valeur de \$8,164,331.11.

Aide à la construction des navires—Subventions

Au cours de l'année financière, 107 demandes, représentant une valeur de \$93,124,914 en frais de construction, ont été approuvées, en faveur de 73 propriétaires de navires et de 38 chantiers. Les subventions à la construction versées au cours de l'année s'élèvent à \$32,000,000 au total. Au 31 mars 1965, 58 demandes étaient soumises aux formalités d'usage et 16 faisaient l'objet d'une étude préliminaire. En février 1965, le gouvernement annonçait l'établissement d'un Comité interministériel en vue de réviser la ligne de conduite suivie en ce qui concerne l'aide à la construction des navires. Au cours de la même déclaration, il était annoncé également qu'en attendant le rapport du Comité et son étude par le gouvernement, la Commission maritime canadienne n'accepterait plus de demandes, sauf celles qui concernent des bateaux de pêche. A compter du 1^{er} avril 1965 l'aide à la construction de bateaux de pêche en bois sera administrée par le ministère des Pêcheries.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans les chantiers les plus importants a été de 11,911, ce qui représente une diminution d'environ 7 p. 100 sur le chiffre de 1963. Pendant les trois dernières années, les chantiers de la région des Grands lacs ont connu un niveau d'emploi plus élevé, mais cette hausse a été compensée par une baisse dans les autres régions, particulièrement dans celle du Saint-Laurent. Cependant le niveau de l'emploi était plus élevé à la fin de l'année 1964 qu'à son début, et cette tendance à la hausse s'est maintenue au cours des premiers mois de l'année 1965.

Le tableau suivant donne la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction au cours de la décennie 1955-1964.

Année	Nombre de chantiers ayant fait rapport	Littoral du Pacifique	Grands lacs	Saint-Laurent	Littoral de l'Atlantique	Total
1955	17	2,566	1,267	5,448	3,151	12,432
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812
1964	16	2,294	1,950	4,502	3,165	11,911

Perspectives

La valeur estimative des navires de l'Etat et des navires marchands dont la construction était en préparation ou en cours d'exécution au 31 mars 1965 est de \$238,527,200, somme qui dépasse de beaucoup la valeur établie à la même date en 1964, en dépit du fait qu'elle n'inclut pas de navires de guerre. Cette augmentation de la valeur estimative indique que la construction de navires en cours est considérable et il est intéressant de constater que les commandes de navires commerciaux ont augmenté en valeur et constituent actuellement une proportion importante de la valeur totale. Le tableau suivant donne la valeur estimative des navires de l'Etat et des navires marchands dont la construction était en préparation ou en cours d'exécution dans les quatre régions de construction au 31 mars 1965:

Navires de l'Etat	Navires marchands	Total
20,914,100	23,073,700	43,987,800
1,088,500	40,763,700	41,852,200
51,731,600	75,829,500	127,561,100
—	25,126,100	25,126,100
73,734,200	164,793,000	238,527,200

La somme de \$238,527,200 représente les commandes de 8 navires destinés à l'Etat et de 56 navires marchands, dont les détails figurent au tableau VII de l'appendice «C».

II. Construction et réparation des navires

Construction

Au cours de 1964, les chantiers les plus importants ont livré 65 navires, dont les détails figurent au tableau V de l'appendice «F»; 59 de ces navires étaient destinés à des entreprises commerciales, 2 à la Marine royale canadienne, 2 à un gouvernement provincial et 2 à des ministères du gouvernement fédéral. Les navires de commerce comprenaient 9 chalutiers en acier, 5 navires de transport en vrac, 5 autres navires de charge, 2 pétroliers et un gros dock flottant pouvant soulever 25,000 tonnes. Deux autres destroyers d'escorte, soit le *H.M.C.S. Nipigon* et le *H.M.C.S. Annapolis* ont été terminés au cours de l'année. Les navires destinés à des ministères fédéraux autres que celui de la Défense nationale comprennent un cargo frigorifique pour le ministère des Pêcheries et un petit remorqueur pour le ministère des Travaux publics.

La jauge brute globale de tous les navires construits dans les principaux chantiers maritimes au cours de 1964 atteint 143,121 tonneaux. La valeur globale des navires livrés s'élève à environ \$129,575,000. Par comparaison à l'année 1963, il y a diminution de 21 p. 100 du tonnage brut et de 29½ p. 100 de la valeur des navires livrés, mais on doit se rappeler que les livraisons effectuées au cours de l'année 1963 comprenaient un nombre exceptionnellement élevé de navires de guerre et de navires du gouvernement. Si la comparaison se limitait aux navires commerciaux, la diminution de la valeur des navires livrés serait de moins de 13 p. 100.

Réparation

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, remis en état ou mis en cale sèche 2,686 navires marchands et 67 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1964 s'élève à \$38,836,300, répartie entre les quatre régions de construction données ci-après. Par rapport à l'année 1963, ce chiffre représente une augmentation de \$3,270,000.

Navires de guerre	Navires marchands	Valeur en dollars
8	645	7,824,900
—	139	8,075,300
7	668	13,209,000
52	1,234	9,727,100
67	2,686	38,836,300

A titre de comparaison, le tableau VI de l'appendice «F» donne la valeur des navires que les chantiers maritimes ont livré de 1960 à 1964 ainsi que la valeur des réparations et transformations que ces mêmes chantiers ont effectuées pendant la même période.

Les minerais non ferreux, dont les totaux étaient donnés les années précédentes, ont été inclus dans « Toutes autres denrées » vu la baisse de production du minerai de cuivre en 1963.

Registres des navires

La Commission tient des dossiers complets concernant tous les navires automoteurs d'une jauge brute de 100 tonneaux ou plus qui sont inscrits au registre canadien.

Elle rassemble des données sur les services côtiers, les engagements et les indices du marché des frets et sur les mouvements et les affectations des navires appartenant à des Canadiens. Ces dossiers sont la source de données statistiques nécessaires à certaines études.

La Commission observe et inscrit dans ses dossiers les réalisations et les tendances de l'industrie maritime ainsi que les changements dans les lignes de conduite et les pratiques des gouvernements des autres pays.

Elle tient un registre des demandes de subventions faites en vertu du Règlement sur l'aide à la construction des navires et elle rassemble les données statistiques pertinentes concernant les demandes approuvées, les paiements versés, les types et les dimensions des navires construits en vertu de ce règlement.

Les cargaisons en vrac que des navires côtiers ne battant pas pavillon canadien ont transportées en 1964 s'élevaient au total à 3,601,868 tonnes de denrées dont voici les principales :

<i>Tonnes</i>	
1,245,423	Pierre calcaire et dolomite.
947,650	Grains.
619,138	Minéral de fer.
475,428	Pétrole et produits du pétrole.
159,400	Bois à pâte.
154,829	Gypse.

Comme au cours des autres années, les navires battant pavillon de pays du Commonwealth ont transporté la plus grande partie de certaines denrées. Les navires immatriculés ailleurs qu'au Canada ont effectué 83 p. 100 du transport de minéral de fer de Wabana à Sydney et 71 p. 100 du transport de cette denrée de Sept-Iles à Sydney, Contrecoeur et Hamilton. Soixante-six pour cent des expéditions de pierre calcaire de Colborne à Clarkson et 43 p. 100 du gypse expédié de Little Narrows à Montréal ont été transportés par des navires immatriculés dans des pays du Commonwealth.

Toutefois, il y a eu baisse sensible de la participation des navires immatriculés ailleurs qu'au Canada au transport des denrées en vrac. Seuls des navires battant pavillon canadien ont transporté de l'ilme-nite et du spath fluor; le transport de charbon par des navires ne battant pas pavillon canadien a baissé à 6 p. 100 et celui du bois d'oeuvre à 18 p. 100 des quantités totales de ces denrées chargées et déchargées en 1964. Les navires battant pavillon de pays du Commonwealth n'ont transporté que 11 p. 100 des cargaisons de marchandises diverses à destination et en provenance des ports de l'Arctique. Sur les 472,208 tonnes de produits pétroliers transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien, 428,505 tonnes ont été transportées par six navires-citernes appartenant à des Canadiens.

Chiffres définitifs de 1963—Trafic côtier apparent

Le tableau qui suit donne les chiffres concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers :

<i>Denrée</i>	<i>Tonnes</i>	<i>Pourcentage</i>
Grains.	10,374,834	22.4
Huiles de pétrole et produits.	9,663,384	20.8
Bois à pâte.	7,460,910	16.1
Billes, perches, poteaux, etc.	4,016,773	8.7
Sable, gravier et pierre.	2,224,916	4.8
Pierre calcaire et dolomite.	1,862,324	4.0
Charbon et coke.	1,554,493	3.3
Minéral de fer et concentrés.	1,361,543	3.0
Ciment et produits.	926,629	2.0
Minéral d'ilmenite.	822,763	1.8
Etelles.	785,962	1.7
Gypse.	507,313	1.1
Produits manufacturés.	421,354	0.9
Minéraux industriels.	411,784	0.9
Papier à journal et autre papier.	377,970	0.8
Pâte de bois.	374,402	0.8
Produits chimiques.	305,619	0.6
Bois d'oeuvre, etc.	244,314	0.5
Autres produits miniers.	126,096	0.3
Toutes autres denrées.	2,575,591	5.5
	46,398,974	100.0

La différence de tonnage entre les chiffres définitifs de 1963 et les chiffres préliminaires de 1964 résulte de la diminution ou de l'augmentation des denrées importantes énumérées ci-après :

<i>Augmentation</i>	
Grains.....	1,924,904
Huiles et produits de pétrole.....	734,938
Minéral d'alimentation.....	570,175
Billes, perches, poteaux, etc.....	270,988
Sable, gravier et pierre.....	160,690
Minéral de fer.....	110,253
Pierre calcaire et dolomite.....	14,244
Ciments et produits.....	27,174
Toutes autres denrées.....	2,023,460
<i>Diminution</i>	
Charbon et coke.....	384,980
Bois à pâte.....	355,102

Cinquante-deux navires de pays du Commonwealth non immatriculés au Canada ainsi que trois navires battant pavillon étranger et exploités en vertu de dispenses temporaires de l'application des lois sur la navigation côtière se sont livrés au cabotage au Canada en 1964. Les cargaisons transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien ont atteint au total 4,027,544 tonnes, soit 7.9 p. 100 de tout le trafic côtier de 1964. C'est une diminution de 816,318 tonnes et de 2.6 p. 100 comparativement à l'année 1963.

Sur le nombre des navires ne battant pas pavillon canadien qui ont participé au trafic côtier en 1964, vingt et un ont été affectés au transport des marchandises en vrac, douze aux services de ligne côtiers, cinq au transport intercoûtier, sept à divers trafics; dix étaient des navires-citernes.

Les services assurés par ces navires et le nombre de tonnes qu'ils ont transportées sont les suivants :

<i>Tonnes</i>	
Grand lacs.....	1,688,128
Des ports des Grands lacs à ceux du Saint-Laurent, du littoral est et de Terre-Neuve.....	624,468
<i>Rivière Saint-Laurent</i>	1,335
Des ports du fleuve Saint-Laurent à ceux des Grands lacs, du littoral est, de Terre-Neuve et de l'Arctique.....	412,748
<i>Terre-Neuve</i>	50,626
Des ports de Terre-Neuve à ceux des Grands lacs, du Saint-Laurent et du littoral est.....	482,789
<i>Littoral est</i>	217,009
Des ports du littoral est à ceux du Saint-Laurent.....	366,361
Des ports du littoral est à ceux de Terre-Neuve.....	148,451
<i>Intercôtier</i>	32,772
Des ports de l'Arctique à ceux du fleuve Saint-Laurent et des Grands lacs.....	105
.....	2,752

Vingt-huit navires appartenant à des Canadiens et immatriculés ailleurs qu'au Canada ont participé au trafic côtier; ils ont transporté 2,887,938 tonnes, soit une augmentation de 139,471 tonnes par rapport à l'année précédente.

La fusion de différentes compagnies japonaises de navires à vapeur qui a eu lieu en 1964 n'a pas sensiblement modifié leurs services à partir des ports canadiens.

Trafic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Cinq cent quarante-deux navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada sont entrés dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1964, effectuant 1,239 voyages en direction de l'ouest à partir de ports d'outre-mer. Trois cent cinq de ces navires étaient des navires de charge et sept, des navires-citernes affectés aux services de ligne océaniques réguliers; cent quatre-vingt-quinze autres navires de charge et trente-cinq navires-citernes ont assuré des services de navigation à la cueillette.

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation :

Pays d'immatriculation		Nombre de navires		Nombre de voyages	
Allemagne.....	88		255		
Belgique.....	1		6		
Chine.....	4		4		
Chypre.....	1		1		
Danemark.....	11		18		
Egypte.....	2		3		
Espagne.....	2		4		
Etats-Unis.....	29		44		
Finlande.....	4		12		
France.....	10		35		
Ghana.....	3		3		
Grèce.....	27		45		
Honduras.....	1		1		
Inde.....	7		8		
Irlande.....	6		14		
Israël.....	9		15		
Italie.....	9		18		
Japon.....	16		27		
Liban.....	1		3		
Libéria.....	34		62		
Norvège.....	119		265		
Panama.....	12		16		
Pays-Bas.....	22		64		
Royaume-Uni.....	76		195		
Suède.....	39		98		
Suisse.....	3		6		
Yougoslavie.....	6		17		
	542		1,239		

La navigation côtière au Canada—1964 (Année civile)

Suivant les estimations provisoires, les marchandises transportées en 1964 par les navires côtiers au Canada, y compris ceux des Grands lacs, ont atteint 51,221,285 tonnes, ce qui représente une augmentation de 5,101,529 tonnes par rapport aux chiffres définitifs de l'année 1963.

Miquelon, ainsi que la participation des navires battant pavillon canadien :

Participa- tion des navires battant pavillon canadien (tonnes)	Pour- centage	Année	Exporta- tions, chargées (tonnes)	Importa- tions, dé- chargées (tonnes)	Total (tonnes)	Participation canadienne (tonnes)	Pour- centage
1963		(Chiffres définitifs).....	68,377,888	46,208,223	114,586,111	30,862,803	26.9
1964 (Chiffres préliminaires).....		83,400,440	47,562,383	130,962,823	32,069,323	24.5	
Augmentations.....		15,022,552	1,354,160	16,376,712	1,206,520	4.0%	
Augmentations en %...		22.0%	3.0%	14.3%			

Les tonnages sont donnés en tonnes courtes de 2,000 livres et comprennent les cargaisons solides et liquides. La participation des navires battant pavillon canadien au commerce international a trait en grande partie au trafic à destination et en provenance des ports américains.

Services de ligne

En 1964, les services de ligne océaniques qui se chargent du commerce d'exportation du Canada à partir de ports canadiens étaient au nombre de 175, dont 8 étaient des compagnies canadiennes utilisant des navires étrangers affrétés.

Les services de ligne quittant les ports du fleuve et du golfe Saint-Laurent et ceux des provinces de l'Atlantique dans l'est du Canada étaient au nombre de 105. En outre, 63 de ces services ont aussi desservi les Grands lacs.

Les 105 services de ligne se répartissent ainsi : 24 au Royaume-Uni, 26 au nord et au sud de l'Europe continentale, 9 à la Méditerranée, 6 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 9 à l'Extrême-Orient, 6 à l'Afrique occidentale, à l'Afrique du Sud et à l'Afrique orientale, 8 aux Caraïbes, 2 à l'Amérique centrale (côtes de l'est et de l'ouest), 10 à l'Amérique du Sud (côtes de l'est et de l'ouest) 4, à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, et 1 aux îles du Pacifique.

Les services de ligne, au nombre de 70, ayant leurs ports d'attache sur la côte du Pacifique, ont assuré les liaisons suivantes : 7 au Royaume-Uni, 9 au nord et au sud de l'Europe continentale, 4 à la Méditerranée, 4 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan, 15 à l'Extrême-Orient, 1 à l'Afrique, 4 aux Caraïbes, 5 à l'Amérique centrale (littoral est et littoral ouest), 7 à l'Amérique du Sud (littoral est et littoral ouest), 7 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande, 6 aux îles du Pacifique et 1 autour du globe.

Les pays participants ont assuré les services de ligne suivants : États-Unis, 24; Royaume-Uni, 22; Japon, 16; Norvège, 14; Canada, 12; Suède, 9; Allemagne, 7; Pays-Bas, 7; tous les autres pays, 64.

saison faute de cargaisons et durant 6 p. 100 de cette saison pour réparation. Ils ont été désarmés pour l'hiver durant une période représentant 9.2 p. 100 de l'année.

Les navires de transport en vrac et les navires de charge et à passagers des lacs supérieurs, de la flotte des Grands lacs, ont été utilisés durant 96.1 p. 100 de la saison. Ils ont été inactifs durant 9 p. 100 de la saison pour réparation, durant 1.9 p. 100 pour cause de désétude et durant 1.1 p. 100 pour d'autres causes. L'hivernage a représenté 31.5 p. 100 de l'année.

Les navires de charge du type navire de canal de la flotte des Grands lacs ont été utilisés durant 76.6 p. 100 de la saison de navigation; ils ont été inactifs durant 3.9 p. 100 de cette saison faute de travail, durant 1.3 p. 100 pour réparation, durant 17.5 p. 100 pour cause de désétude et durant 0.7 p. 100 pour d'autres causes. L'hivernage a représenté 33.5 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes des lacs supérieurs ont été utilisés durant 94.7 p. 100 de la saison de navigation; ils ont été inactifs faute de cargaison durant 4.6 p. 100 de cette saison et pour réparation durant 0.7 p. 100 de cette saison. L'hivernage a représenté 25.8 p. 100 de l'année. Les navires-citernes du type navire de canal de la flotte des Grands lacs ont été en service durant 90.6 p. 100 de la saison de navigation et ils ont été inactifs durant 6.8 p. 100 de cette saison faute de cargaisons, durant 1 p. 100 pour réparation, durant 1.6 p. 100 pour cause de désétude. L'hivernage a représenté 30.4 p. 100 de l'année. Les navires du littoral ouest d'une jauge brute de plus de 1,000 tonneaux, au nombre desquels sont les navires de croisière saisonniers et les transbordeurs, ont été utilisés pendant 78.1 p. 100 de l'année. Ils ont été inactifs pendant 16.8 p. 100 de la saison ou de l'année d'exploitation faute de cargaisons, durant 4.2 p. 100 de ce temps pour réparation et durant 0.9 p. 100 pour cause de désétude. L'hivernage a représenté 5.8 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes du littoral ouest ont été utilisés durant 93.3 p. 100 de l'année et ils ont été inactifs durant 0.7 p. 100 de l'année faute de cargaisons, durant 5.6 p. 100 pour réparation et durant 0.4 p. 100 en raison de grèves.

Le tableau IV (voir l'appendice «D») représente la participation des navires battant pavillon du Canada ou d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les Etats-Unis.

Volume du commerce international maritime du Canada

Les tonnages indiqués dans le tableau qui suit représentent la participation du transport maritime au commerce international du Canada au cours des années civiles 1963 et 1964, y compris le commerce avec les Etats-Unis, le Groenland et les îles Saint-Pierre-et-

Outre les navires immatriculés au Royaume-Uni en vertu de l'entente de transfert ou susceptibles d'être transférés à l'immatriculation canadienne, on connaît 55 navires d'une jauge de 1,000 tonneaux ou plus appartenant à des armateurs canadiens, dont 20 sont immatriculés au Royaume-Uni, 25 dans des pays du Commonwealth et 10 dans des pays étrangers.

Les tableaux II et III (voir les appendices «B» et «C») indiquent, par groupes de jauge et d'âge, les types respectifs des navires de commerce de 100 tonneaux de jauge brute ou plus. Le nombre de ces navires s'élève à 1,159 et leur jauge brute globale à 1,708,153 tonneaux. Les chiffres suivants, extraits des tableaux II et III, montrent l'importance numérique des vieux navires qui sont encore en service.

Type	Moins de 25 ans	25 ans et moins de 50	50 ans ou plus	Total
Navires à passagers, navires de charge, navires-citernes, divers (non compris les navires de canal et ceux des lacs supérieurs).....	208	103	36	347
Navires de canal (navires de charge et navires-citernes).....	32	39	7	78
Navires des lacs supérieurs.....	56	6	35	97
Transbordeurs.....	66	21	11	98
Remorqueurs.....	108	51	37	196
Bateaux de pêche.....	305	35	3	343
775		255	129	1,159

Affectation des navires

Le navire de 10,000 tonneaux construit durant la guerre, l'un des deux navires de charge de la flotte océanique, a été utilisé pendant 27,9 p. 100 de l'année pour le ravitailllement du Nord. Il a été inactif avant cette période faute de travail et il a été désarmé pour l'hiver. L'autre navire de charge océanique, récente addition à la flotte, a été employé au transport vers l'Europe de concentrés de minéral, sans interruption depuis le moment de sa livraison.

Le seul navire-citerne océanique qui reste a été employé durant 94 p. 100 de l'année à des services côtiers et océaniques et il a été en réparation durant 6 p. 100 du temps.

Les navires à passagers, les navires de charge et les transbordeurs d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, de la côte de l'Est, ont été utilisés durant 88,4 p. 100 de la saison de navigation et ils ont été inactifs faute de cargaisons durant 1,8 p. 100 de la saison, pour réparations durant 6,3 p. 100, par suite de grèves durant 0,7 p. 100 et pour d'autres causes durant 2,8 p. 100 du temps. L'hivernage de ces navires a représenté 19,5 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes côtiers ont été utilisés durant 89,7 p. 100 de la saison de navigation; ils ont été inactifs durant 4,3 p. 100 de cette

transbordeurs de passagers et d'automobiles, les *Queen of Nanaimo* et *Queen of New Westminster*, sur la côte du Pacifique.

Le nombre d'unités de la flotte de navires-citernes côtiers est resté à quatorze, la vente du *Pacific Wind* pour immatriculation à l'étranger, et du *Seekonk* pour démolition, a été compensée par l'addition de deux nouveaux navires-citernes, le *Jos. Simard* et l'*Aimé Gaudreau*.

Sur les Grands lacs, le navire à vapeur à passagers *Norgoma* a été converti en navire à moteur Diesel, ce qui a augmenté sa jauge brute de 42 tonnes.

La flotte de navires de charge des Grands lacs a diminué de dix unités, mais sa jauge brute globale a augmenté. L'addition de plusieurs gros transports en vrac a compensé le retrait d'un certain nombre de navires de canal et explique l'augmentation de la jauge globale.

Dix navires de transport en vrac ou navires à caissage du type navire de canal ont été retirés de la flotte des Grands lacs. Il s'agit des navires, *Buckport*, *Fernie*, *Redriver*, *Redwood*, *Selkirk*, *Teakbay*, *William C. Warren* et *Winnipeg* qui ont été vendus pour mise à la ferraille. Le *Prince Ungava* (l'ancien *Franquelin*) a passé à la flotte côtière et le *Quebec Trader* a été vendu et transféré au registre du Vénézuéla. Trois transports en vrac des lacs supérieurs ont aussi été rayés du registre canadien: l'*Abby* (anciennement le *Prindoc*) a été vendu à des armateurs allemands et l'*Algoway* et le *Fort Willdoc* ont été vendus pour être mis à la ferraille. Le navire de transport en vrac des Grands lacs *Lecliffe Hall* a coulé à la suite d'une collision dans le fleuve Saint-Laurent à l'automne de 1964.

Les navires qui ont été ajoutés à la flotte des Grands lacs comprennent les trois transporteurs en vrac auto-déchargeurs neufs *Cape Breton Miner* (classification pour navigation dans le monde entier), *Saguenay* et *Tarantula*. Deux anciens transporteurs en vrac, le *E. B. Barber* et l'*Hochelaga*, ont été convertis en navires de charge auto-déchargeurs au cours de l'année. Comme il a été mentionné plus haut, l'*Baskimo*, ancien navire côtier et océanique, a été ajouté à la flotte des Grands lacs après avoir été converti en navire à caissage.

La flotte de navires-citernes des Grands lacs a été encore réduite par suite de la vente de deux navires-citernes de canal, le *Bay Transport* vendu à des armateurs italiens et le *Pinebranch* vendu pour mise à la ferraille.

A deux exceptions près, les navires de charge océaniques appartenant à des Canadiens et immatriculés au Royaume-Uni en vertu de l'entente de transfert ont été vendus en dehors du Canada. Au cours des douze mois sur lesquels porte le présent rapport, douze navires, les *Cedar Hill*, *Dennmark Hill*, *Elm Hill*, *Riv Hill*, *Malden Hill*, *Maple Hill*, *Mulberry Hill*, *Pine Hill*, *Streatham Hill*, *Sudbury Hill*, *Sycamore Hill* et *Woldingham Hill*, ont été vendus à des acheteurs britanniques et trois navires, les *Beech Hill*, *Oak Hill* et *Rudnor*, ont été vendus à des acheteurs grecs.

DIX-HUITIÈME RAPPORT ANNUEL

I. Transport maritime

Sauf indication contraire, le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1964 au 31 mars 1965.

La flotte canadienne de navires de commerce d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, comprenant des navires à passagers, des navires de charge, des transbordeurs et des navires-citernes des services océaniques, côtières et des Grands lacs, a diminué de sept unités au cours de la période de douze mois terminée le 31 mars 1965. Cependant, la tendance soutenue à remplacer les navires de canal de la flotte des Grands lacs par des navires de transport en vrac neufs et plus gros et l'addition de nouvelles unités à la flotte côtière expliquent le changement relativement faible de la jauge brute et du port en lourd globaux.

Le tableau I (voir l'appendice "A") énumère les navires à passagers, les navires de charge, les transbordeurs et les navires-citernes qui étaient affectés aux services océaniques, côtières et des Grands lacs au cours des années terminées le 31 mars 1964 et le 31 mars 1965.

La flotte océanique s'est augmentée d'une unité mixte, navire de charge et pétrolier, le *M. J. Boylen*. Il reste un navire-citerne océanique au registre canadien.

La flotte côtière de navires de charge a augmenté de quatre unités, mais sa jauge brute globale a diminué par suite de la vente des transbordeurs *Canadian Prince* et *Princess Louise* qui étaient en service sur la côte de l'ouest et qui deviendront des restaurants flottants, et de la vente à des acheteurs libériens des trois navires Dosco de la côte de l'est, *Arthur Cross*, *Louisbourg* et *Wabana*, qui continueront de naviguer. L'*Esquimo*, navire côtier et océanique, a été converti en navire à caissage et ajouté à la flotte des Grands lacs. Le *Novaport* et le *Yorckwood* ont été vendus pour transfert aux registres du Libéria et de Panama.

Les unités qui ont été ajoutées à la flotte de navires de charge côtières comprennent cinq navires neufs: le *Blue Cloud*, le *Blue Peter II*, le *Cacouna*, le *Chesley A. Crosby* et le *Sillery*. Le *Charny*, navire de construction canadienne, a été acheté par des Canadiens et transféré au registre canadien au cours de l'année. Les autres nouveaux navires comprennent le *Prince Ungava*, transport en vrac de canal, qui auparavant faisait partie de la flotte des Grands lacs, et le *Madelon II* (l'ancien *Rivière-du-Loup*), transbordeur converti en navire à passagers. Quatre transbordeurs ont été ajoutés à la flotte côtière, soit le *Prince Nova*, sur la côte de l'est, le transbordeur de trains *Greg York* et deux

L'honorable JOHN W. PICKERSGILL, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,
Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1964 et le 31 mars 1965.

Le Président,
H. J. DARLING

OTTAWA,
le 16 juin 1965

N° de catalogue: TMI-1965

1965

Ottawa, Canada

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 16 JUIN 1965

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

DIX-HUITIÈME RAPPORT

(PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947)

(LE 16 JUIN 1965)

(COMMISSION MARITIME
CANADIENNE)

(DE LA)

(DIX-HUITIÈME RAPPORT)

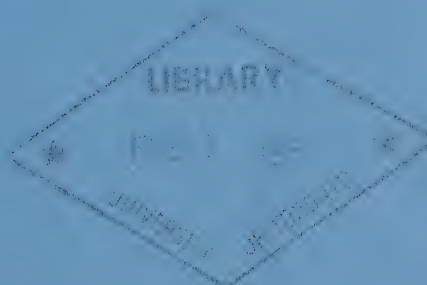
Canadian Maritime Commission
Report

Gov. Doc
Can
Cam
M

CAI
TA 71
-A 55

NINETEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 15, 1966



**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947**

CAI
TA 71
-ASS

NINETEENTH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 15, 1966

SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947

ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and Controller of Stationery
Ottawa, Canada
1966

Catalogue No. TM1-1966



The Honourable JOHN W. PICKERSGILL, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa.

SIR,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the nineteenth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1965, and March 31, 1966.

H. J. DARLING,

Chairman

OTTAWA,
June 15, 1966

THE NINETEENTH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This Report covers the period April 1, 1965 to March 31, 1966, except where otherwise indicated.

During the past year Canada's Merchant Fleet of ships, of 1,000 gross tons and over, increased by twenty-seven vessels. For the purpose of comparison, Table I (Appendix "A") gives the number and tonnage of ships included in the ocean-going, coastal and Great Lakes fleets as of March 31, 1965 and March 31, 1966.

The ocean-going fleet remained unchanged at three vessels, a dry-cargo ship, a combination bulk carrier and oil tanker, and one tanker. It should be noted, however, that a number of Great Lakes vessels were engaged in deep-sea trading during the winter.

The coastwise trading fleet showed a slight increase with the addition of two passenger-automobile ferries for the Atlantic Region, the newbuilding *Grand Manan* and the *Patrick Morris* (formerly *New Grand Haven* of U.S. registry); and four new passenger-automobile ferries for the Pacific Coast, *Queen of Burnaby*, *Powell River Queen*, *Mayne Queen* and *Bowen Queen*. The Pacific fleet was also increased by three dry-cargo ships, *Frank Broderick*, an Arctic supply ship, *Frank H. Brown*, a combination tanker-container ship and the coastal freighter, *Island Prince* (the former Norwegian-registered *Hoegh Ariane*). The package freighter *Cabot* was added to the East Coast service, while the coastal freighter *Rexton Kent* was sold for scrapping. With the exception of the tanker, *Imperial Sarnia*, which was transferred from the East Coast to the Great Lakes service, the coastal tanker fleet remained unchanged.

The Great Lakes fleet showed the greatest change, increasing in numbers from one hundred and forty-seven to one hundred and seventy. Two passenger ships, *Assiniboia* and *Keewatin*, were retired from passenger-cargo service and used in the carriage of dry cargo only, leaving two ships *Norgoma* and *Norisle*, in use as passenger vessels on the Lakes. Six new bulk freighters were added to the fleet during the year, namely, *Beavercliffe Hall*, *Don de Dieu*, *Lawrencecliffe Hall*, *Ontario Power*, *Rimouski* and *Roy A. Jodrey*. Three package freighters, *Fort William*, *Labradoc* and *Prindoc* were additional new-buildings for the Great Lakes and St. Lawrence service.

Legislation restricting trade in the Lower St. Lawrence River and Canadian Great Lakes ports to vessels of Canadian registry came into effect on January 1, 1966. In anticipation of this, a considerable number of old U.S.-built lakers, operating in this area were transferred to Canadian registry. Ranging in size from 3,598 to 10,418 gross tons,

they consisted of the following vessels: *Elmdale*, *G.G. Post*, *George Hindman*, *George M. Carl*, *Goderich*, *Grovedale*, *Helen Evans*, *Hillsdale*, *Howard Hindman*, *Leadale*, *Manitoba*, *Merton E. Farr*, *Outarde*, *Parkdale*, *Parker Evans*, *Pinedale*, *Pointe Noire*, *Ridgetown*, *Ruth Hindman*, *Shelter Bay*, *Sprucedale*, *Thorold*, *Westdale* and *Warton*.

During the earlier part of the year, *Baygeorge*, a canaller, underwent material alterations which increased its gross tonnage by approximately one thousand tons. Eight canallers, *A.A. Hudson*, *Brown Beaver*, *Coalfax*, *Grey Beaver*, *Keyshey*, *Soreldoc*, *Troisdoc* and *Wallaceburg* were sold for scrapping as were two lakers, *Algosoo* and *Vandoc*. The *Laketon*, a laker, is now being utilized for grain storage and *Federal Husky*, a laker, in use as a barge, was sold to foreign buyers.

The Great Lakes tanker fleet was reduced by two vessels. The canaller-tankers, *Imperial Simcoe* and *Imperial Welland*, were sold for scrapping. Another canaller-tanker, *Lake Transport*, is now being used as a fuel barge. The *Imperial Sarnia*, a coastal tanker, was transferred to the Great Lakes service, bringing the fleet to 32 tankers, mainly canaller-type ships.

In addition to vessels on the United Kingdom registry under transfer arrangements, or subject to possible transfer to Canadian registry, there are 39 known Canadian-owned ships of 1,000 gross tons and over, of which 13 are on United Kingdom registry, 12 are registered in Commonwealth countries and 14 in foreign countries.

Tables II and III (Appendices "B" and "C") list the Canadian-registered commercial self-propelled vessels of 100 gross tons and over, by tonnage and age groups. As may be seen below, a large number of old vessels are still in operation:

	<i>Under 25 years</i>	<i>25 years and under 50</i>	<i>50 years and over</i>	<i>Totals</i>
Passenger, Cargo, Tankers, Miscellaneous (exclusive of Canallers, Upper Lakers and Package Freighters).....	201	110	36	347
Canallers—Dry-Cargo and Tankers.....	32	29	7	68
Upper Lakers and Package Freighters....	69	10	52	131
Ferries.....	74	22	11	107
Tugs.....	101	57	35	193
Fishing Vessels.....	329	35	3	367
	<u>806</u>	<u>263</u>	<u>144</u>	<u>1,213</u>

Vessel Employment

The wartime-built 10,000-tonner, one of two dry-cargo vessels in the ocean-going fleet, was employed for 30% of the year in northern supply. It was idle for lack of employment and winter lay-up during the balance of the year. The other dry-cargo vessel on the ocean-

going trade was continuously employed, throughout the year, except for seven days off for minor repairs, in the carriage of ore concentrates to Europe. The sole remaining ocean-going tanker was employed for 76.5% of the year. Repairs accounted for the remaining 23.5%.

East Coast passenger, dry-cargo and ferry vessels of 1,000 gross tons and over were in actual operation 95% of the navigation season. These vessels were non-operative for the 5% balance of the season as follows: lack of cargo 0.9%, repairs 3.6% and other reasons 0.5%. Winter lay-up accounted for 16.3% of the year for vessels in this trade.

East Coast tankers were in operation for 95.5% of the navigation season. These vessels were non-operative for the 4.5% balance of the season as follows: lack of work 1.3%, repairs 2.8% and other reasons 0.4%. Winter lay-up accounted for 2.9% of the entire year.

Bulk carriers, Upper Lakes dry-cargo and passenger vessels of the Great Lakes fleet were operated for 98.3% of the navigation season. During the balance of the season these vessels were non-operative for the following reasons: lack of cargo 0.14%, repairs 1.4% and other reasons 0.16%. The winter lay-up accounted for 34.5% of the entire year.

The canaller-type dry-cargo vessels of the Great Lakes fleet were in actual operation 99.3% of the navigation season. They were non-operative for the 0.7% balance of the season as follows: lack of cargo 0.2%, repairs 0.3% and other reasons 0.2%. The winter lay-up accounted for 34% of the entire year.

Canaller-type tankers of the Great Lakes fleet were operated for 97.5% of the navigation season, and were laid up during the season for repairs 2.5%. Winter lay-up accounted for 34% of the entire year.

The West Coast fleet of vessels over 1,000 gross tons, including seasonally-operated cruise ships and ferry vessels, were in actual operation for 78% of the season. They were laid up during the operating season for the following reasons: lack of work 17%, repairs 4.7% and other reasons 0.3%. Winter lay-up accounted for 10% of the entire year.

West Coast tankers were operated for 93% of the entire year with no lay-up in the winter. The 7% non-operative period was accounted for as follows: lack of work 0.84%, repairs 5.75% and other reasons 0.41%.

Table IV (Appendix "D") shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States.

Volume of Canada's Water-Borne International Trade

Tonnage of water transportation's share of Canada's international trade in the calendar years 1964 and 1965, including trade with the United States, Greenland and the Islands of St. Pierre and Miquelon, together with participation by Canadian-flag vessels, were as follows:

<i>Year</i>	<i>Exports Loaded (tons)</i>	<i>Imports Unloaded (tons)</i>	<i>Total (tons)</i>	<i>Canadian- flag ships participation (tons)</i>	<i>Percent- age</i>
1964..... (Final)	83,510,707	47,578,260	131,088,967	31,895,100	24.33
1965..... (Preliminary)	82,358,979	53,555,100	135,914,079	35,294,880	26.0
Increases or Decreases.....	1,151,728 (Decrease)	5,976,840 (Increase)	4,825,112 (Increase)	3,399,780 (Increase)	
Percentage Increases or Decreases.....	1.4% (Decrease)	12.6% (Increase)	3.6% (Increase)	10.7% (Increase)	

The tonnages in the table above are in short tons of 2,000 lbs. and include dry and liquid cargoes. Canadian-flag ships' participation was almost wholly concerned in trade to and from United States Great Lakes Ports.

Ocean Liner Services

In 1965, ocean liner services operating out of Canadian ports and serving Canada's export trade numbered 167, of which 3 were Canadian companies operating chartered foreign vessels.

From Eastern Canadian ports of the River and Gulf of St. Lawrence and the Atlantic Provinces, there were 102 services. Of these, 59 also served the Great Lakes. These 102 services comprised 24 to the United Kingdom; 27 to North and South Continental Europe; 8 to the Mediterranean; 4 to the Near East, India and Pakistan; 8 to the Far East; 4 to West, South and East Africa; 8 to the Caribbean; 3 to Central America (East and West Coasts) and Mexico; 10 to South America (East and West Coasts); 5 to Australia and New Zealand and 1 to the Pacific Islands.

From Pacific Coast ports 65 liner services operated as follows: to the United Kingdom, 6; to North and South Continental Europe, 9; to the Mediterranean, 4; to the Near East, India and Pakistan, 4; to the Far East, 14; to Africa (South and East Coasts), 1; to the Caribbean, 3; to Central America (East and West Coasts) and Mexico, 5; to South America (East and West Coasts), 4; to Australia and New Zealand, 8; to the Pacific Islands, 6; and around the World, 1.

The participating nations provided their services as follows: the United States 22; the United Kingdom 26; Japan 11; Norway 15; Canada 6; Sweden 12; Germany 7; Netherlands 7; and all other nations 61.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Six hundred and thirty-two ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1965, making 1,405 trips from ports overseas. Three hundred and eight of these were dry-cargo ships and six were tankers employed in regular liner services; another two hundred and seventy-six dry cargo vessels and forty-two tankers operated in tramp services.

The distribution of these vessels, according to country of registry, is as follows:

<u>Registry</u>	<u>Number of Ships</u>	<u>Number of Trips</u>
Argentina.....	1	2
Bahamas.....	2	2
Belgium.....	2	5
Brazil.....	1	1
Cyprus.....	1	3
Denmark.....	12	18
Egypt.....	2	4
Finland.....	10	23
Formosa (Nationalist China).....	7	7
France.....	16	40
Germany (West).....	83	223
Germany (East).....	1	3
Ghana.....	6	7
Greece.....	41	72
Hong Kong.....	1	1
India.....	8	8
Ireland.....	3	11
Israel.....	12	28
Italy.....	15	29
Japan.....	23	35
Liberia.....	51	84
Netherlands.....	19	53
Norway.....	127	280
Panama.....	13	19
Russia.....	2	2
Spain.....	1	1
Sweden.....	45	108
Switzerland.....	3	4
United Kingdom.....	98	276
United States.....	15	32
Yugoslavia.....	11	24
	<u>632</u>	<u>1,405</u>

Coastal Trade of Canada—1965 (Calendar Year)

According to preliminary estimates, the volume of freight carried in Canada's coasting trade—including the Great Lakes—amounted in 1965 to 53,600,680 tons, which represents an increase of 1,298,549 tons over the final figures for 1964.

The tonnage difference between the final figures for 1964 and the preliminary figures for 1965 is made up of increases and decreases in various commodities as follows:

<i>Increases</i>	<i>Tons</i>
Logs, Posts, Poles, etc.....	1,168,915
Iron Ore.....	926,191
Petroleum Oils and Products.....	524,880
Woodpulp.....	126,608
Lumber, Timber, etc.....	113,724
Gypsum.....	108,444
Ilmenite Ore.....	100,096
All other cargoes.....	750,840
<i>Decreases</i>	
Grain.....	1,114,872
Sand, Gravel and Stone.....	480,188
Limestone and Dolomite.....	403,330
Pulpwood.....	240,446
Coal and Coke.....	104,674
Hogged Fuel.....	98,373
Cement and Products.....	79,266

Fifty Commonwealth ships of non-Canadian registry and five foreign-flag vessels operating under short-term waivers of the coasting law, were engaged in Canada's coasting trade during 1965.

The total cargo carried by non-Canadian-flag ships amounted to 4,054,262 tons, representing 7.6% of the total coastal trade for 1965. This was an increase of 26,718 tons, or .7% over the corresponding tonnage for 1964.

Of the non-Canadian-flag vessels employed in the coasting trade in 1965, thirty-four were engaged in bulk cargo trading, seven in coastal liner services, two in inter-coastal trading, five in miscellaneous trades and seven in tanker operations.

The trading areas in which these vessels served and the tonnages carried by them were as follows:

	<i>Tons of Cargo</i>
<i>Great Lakes Trading</i>	1,728,276
Great Lakes to St. Lawrence River.....	398,821
Great Lakes to East Coast and Newfoundland.....	53,108
<i>St. Lawrence River Trading</i>	41,540
St. Lawrence River to East Coast.....	333,881
St. Lawrence River to Great Lakes, Newfoundland and Arctic	102,685
<i>Newfoundland Trading</i>	83,259
Newfoundland to East Coast.....	202,592
Newfoundland to Great Lakes and St. Lawrence River.....	97,721
<i>East Coast Trading</i>	284,535
East Coast to St. Lawrence River.....	640,288
East Coast to Newfoundland.....	75,012
<i>Intercoastal Trading</i>	12,514
<i>Eastern Arctic to St. Lawrence River</i>	30
	<u>4,054,262</u>

Twenty-four Canadian-owned vessels on Commonwealth registers, other than Canadian, shared in the coasting trade, carrying 1,942,656 tons. This was 945,282 tons less than the amount carried by vessels in the same category in 1964.

Coastal movements of bulk cargo in 1965 in which vessels of non-Canadian-flag participated, totalled 3,758,878 tons, as follows:

	<i>Tons</i>
Limestone and Dolomite	1,223,754
Grain	766,475
Petroleum and Petroleum Products	698,859
Iron Ore	564,421
Coal	376,298
Gypsum	129,071

All the iron ore moved from Wabana to Sydney and 91% of the same commodity out of Seven Islands for Sydney, was carried by vessels of Commonwealth-flag other than Canadian. One Commonwealth-registered vessel moved the entire amount of limestone shipped during the year from Colborne to Clarkson. Other vessels of Commonwealth registry carried 92% of the coal shipments from Sydney to ports in the St. Lawrence River, moved 766,475 tons of wheat between Great Lakes and St. Lawrence River ports, 698,859 tons of petroleum products, mostly between points on the Eastern seaboard and from the Maritimes to ports in the St. Lawrence River, and 129,071 tons of the coastwise loadings of gypsum at Eastern Canadian ports.

Final Figures for 1964—Apparent Coastal Volume

Of the major commodities carried in the coastal trade, the tonnages and percentages are as follows:

<i>Commodity</i>	<i>Short Tons</i>	<i>Percentage</i>
Grain	13,324,382	25.5
Petroleum and Petroleum Products	10,861,687	20.8
Pulpwood	7,271,375	13.9
Logs, Posts, Poles, etc.	4,254,520	8.1
Sand, Gravel and Stone	2,450,071	4.7
Limestone and Dolomite	1,971,611	3.8
Iron Ore	1,517,506	2.9
Ilmenite Ore	1,362,415	2.6
Coal and Coke	1,133,749	2.1
Hogged Fuel	997,812	1.9
Cement and Products	997,064	1.9
Manufactured Products	583,160	1.1
Newsprint and Paper	508,724	1.0
Chemicals etc.	485,209	.9
Gypsum	420,324	.8
Woodpulp	414,794	.8
Industrial Minerals	408,631	.8
Lumber, Timber, etc.	297,896	.6
Other Mine Products	201,323	.4
All other cargo	2,839,878	5.4
	<u>52,302,131</u>	<u>100.0</u>

Shipping Records

The Commission maintains comprehensive records of all self-propelled ships of 100 gross tons and over and less detailed information on non-self-propelled vessels of 100 tons and over on Canadian register.

Information is compiled on coastwise shipping services and on deep-sea liner services trading to and from Canada. Records are also kept on the movements and employment of Canadian-owned vessels. These records provide statistical data for various studies.

Developments and trends in the maritime industry and changes in Government policies and practices of other nations are noted and filed.

Applications for subsidy assistance under the Ship Construction Assistance Regulations were recorded, and relevant statistical information was kept on approved applications, payments made, and types and sizes of vessels constructed under these regulations.

II. Shipbuilding and Ship-Repairing

Shipbuilding

During 1965 the major shipyards delivered fifty-six vessels, particulars of which are given in Table V, Appendix "E". Forty-nine of these ships were built for commercial owners, one for the Royal Canadian Navy, five for a Provincial Government and one for a department of the Federal Government. The commercial vessels included nine steel trawlers, seven large bulk freighters, three of which are self-unloaders, two package freighters and an automobile-passenger ferry. With the exception of the oceanographic research ship *C.N.A.V. Endeavour*, built for operation by the Navy on behalf of the Defence Research Board, no naval vessels were delivered during the year. The only other vessel built for Federal Government account was the icebreaking cable repair ship *John Cabot*, delivered to the Department of Transport. Four car and passenger ferries were completed for the British Columbia Ferry Authority and one for the B.C. Department of Highways.

The gross tonnage of all vessels built in the major shipyards during 1965 amounted to 201,959 gross tons. The dollar value of ships delivered was approximately \$108,623,700. Compared with 1964 there was an increase of 58 per cent in the gross tonnage but a decrease of 16 per cent in the dollar value of ships delivered. This seeming contradiction is accounted for by the fact that for the first time in several years no destroyer escorts were delivered; indeed, if naval vessels are excluded from the comparison, there was an increase of 31 per cent in the value of ships delivered.

Ship-Repairing

In the ship-repairing branch of the industry, the shipyards repaired, refitted or drydocked 2,682 merchant ships and 83 naval vessels. The total value of such work completed during 1965 amounted to \$43,208,900, divided among the four shipbuilding areas as shown below. Compared with 1964, this constitutes an increase of \$4,372,600.

	<i>Naval</i>	<i>Merchant</i>	<i>Dollar Value</i>
Pacific.....	5	719	\$ 9,441,700
Great Lakes.....	3	193	4,752,200
St. Lawrence.....	8	752	19,234,000
Atlantic.....	67	1,018	9,781,000
	<u>83</u>	<u>2,682</u>	<u>\$43,208,900</u>

For the purpose of comparison, the value of ships delivered and of repairs and conversions carried out in Canadian shipyards from 1961 to 1965 is given in Table VI, Appendix "F".

Employment

The average monthly employment in the major shipyards was 12,362, an increase of approximately 4 per cent compared with 1964. As may be seen from the table given below, there was a falling-off in the level of employment in the Atlantic Coast area, but this was more than offset by increases in each of the other shipbuilding areas.

The following table gives the average monthly employment figures in the principal shipbuilding areas during the ten-year period 1956-1965:

<i>Year</i>	<i>Number of Yards Reporting</i>	<i>Pacific Coast</i>	<i>Great Lakes</i>	<i>St. Lawrence</i>	<i>Atlantic Coast</i>	<i>Total</i>
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812
1964	16	2,294	1,950	4,502	3,165	11,911
1965	16	2,464	1,979	5,321	2,598	12,362

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table VII (See Appendix "G") shows the total number and value of capital cost determinations issued by the Canadian Maritime Commission for each fiscal year since 1956 under Section 3 of the Act granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also conversions and major alterations to existing vessels. A total of 177 cases, with a value of \$65,997,628 were processed during the fiscal year 1965-66.

Section 4 of the Canadian Vessel Construction Assistance Act provides that, where monies resulting from the disposal of vessels are used for satisfactory replacements in Canadian yards, the Canadian Maritime Commission may issue certificates which involve freedom from recapture of depreciation. This provision has had the effect of encouraging owners to modernize their equipment by new construction and by the conversion of existing tonnage. Since the inception of the Act, to March 31, 1966, 340 such certificates have been issued for a total amount of \$145,159,588.86, which has gone into new constructions or major conversions in Canadian yards. For the fiscal year 1965-66, 34 certificates were issued for a value of \$26,596,218.18.

Ship Construction Assistance—Shipbuilding Subsidy

During the 1965-66 fiscal year 98 applications for shipbuilding subsidy assistance were approved, totalling \$106,936,995 in construction costs and approximately \$42,000,000 in subsidy. The applicants included 49 different shipowners and 29 shipbuilders. Shipbuilding subsidy payments amounting to \$40,512,684 were made during the fiscal year.

Details of all subsidy payments up to March 31, 1966, by type of ship and by Province, are set out in Tables VIII and IX, respectively, Appendices "H" and "I".

The following is the text of an announcement dated January 17, 1966, by the Minister of Transport:

Statement on Government's Program to Assist the Shipbuilding Industry

Ottawa—On February 2, 1965, the Minister of Transport announced the establishment of an interdepartmental committee to review the policy of assistance for ship construction. This committee has completed its work and the government, after careful consideration of the findings of the committee, has decided to introduce a revised program of assistance for the shipbuilding industry.

A first objective is that Canada should maintain a healthy and viable shipbuilding industry. The program is designed to assist in the improvement of overall efficiency to the point where the industry will rely on assistance or protection no greater than that which is accorded other similar Canadian industries. The government is convinced that this can be accomplished under present conditions without serious disruption of activity or employment. Production in the industry reached record levels in recent years and the outlook for the next five years is favourable.

It is the government's intention to resume, effective January 1, 1966, subsidy payments on ship construction at a level of 25% for a period of three years. This amount would then be gradually reduced by two percentage points annually until a subsidy level of 17% is reached in 1972. This level is roughly equal to a 20% tariff protection for the shipbuilding industry. The new subsidy rate will not apply to vessels built for the federal or provincial governments or floating structures which are not considered to be vessels in the orthodox sense. For fishing vessels the current 50% rate will be continued.

Coincident with the introduction of the new subsidy rate the Canadian content requirement in the administration of the subsidy is to be withdrawn to enable the industry to take full advantage of the free entry provided under the Canadian tariff for various items used in ship construction. At the same time the Ship Construction Drawback Regulations which permit drawback of 99% of customs duties paid on imported goods used in the original construction of ships are to be withdrawn except where they apply on military equipment. These Regulations had been introduced at a time when Canada's narrow industrial base made it difficult for the shipbuilding industry to find domestic sources; this is no longer the case.

The provisions of the Canadian Vessel Construction Assistance Act permitting the exemption from taxable income of recaptured capital cost allowances are also to be discontinued. The rapid depreciation provisions of the CVCA Act will be retained.

The program of direct assistance will be made available through the Department of Industry and will cover a broad range of measures aimed at reducing costs, improving capital equipment and training and re-training personnel.

Those matters relating to shipbuilding and ship repairing including the administration of ship construction subsidies, which are now a responsibility of the Canadian Maritime Commission will be transferred to the Department of Industry. Other responsibilities of the Commission including operating subsidies will remain under the jurisdiction of the Canadian Maritime Commission for which the Minister of Transport is responsible.

III. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission administers steamship subventions voted by Parliament in accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1965-66, subventions were paid for coastal and inland services only; 32 services were subsidized during this period, three on the West Coast, two on the Great Lakes and 27 on the East Coast. Two services were deleted and one new service was added.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising nine different routes on the Newfoundland and Labrador coasts.

Seven applications for subsidy assistance were received and a complete survey and review of each of the proposed services was carried out, resulting in the refusal of five applications, one still under consideration and one approved.

To meet increased costs of operations, increases in subsidy were approved for four services and amount of subsidy was reduced on three services.

The staff of the Canadian Maritime Commission reviewed and inspected all services and carried out surveys where this was necessary to check the essentiality in existing services.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1965-66 was as follows:

Interprovincial Services

Between

Nova Scotia and Newfoundland.....	\$ 203,670
Nova Scotia and Prince Edward Island.....	816,321
Nova Scotia and New Brunswick.....	—
New Brunswick and Quebec.....	27,523
Prince Edward Island and Quebec.....	42,500
Prince Edward Island and Newfoundland.....	82,900
Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.....	278,000
Quebec and Nova Scotia.....	34,436

Provincial Services

British Columbia.....	412,000
New Brunswick.....	243,000
Newfoundland.....	5,879,995
Nova Scotia.....	94,300
Quebec.....	1,023,200
Ontario.....	235,695

GRAND TOTAL..... \$9,373,540

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from the following services:

Matane and Godbout, Que.....	\$30,000
Iles de la Madeleine, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.....	564
Prince Edward Island and Nova Scotia.....	3,528

It is anticipated that a further small amount will be recaptured.

In addition, the Federal Government contributed \$45,500, being one half the expense of ice-breaking services on the Miramichi River, N.B., on an experimental basis for one year only.

Table X gives details of services. (See Appendix 'J'.)

Degaussing of Merchant Ships

During the fiscal year 1965-66, the Vote providing for the Degaussing of Vessels was included in the estimates of and administered by the Canadian Maritime Commission as follows:

One Government vessel was equipped at a cost of \$29,407.25 and two privately-owned vessels were equipped at a cost of \$72,449.07. Maintenance and repairs were carried out on eight other vessels at a cost of \$16,019.93, making a total expenditure of \$117,876.25.

Military Cargo Movements

In liaison with the Tri-Service Movements Committee of the Department of National Defence, the Commission negotiates special ocean rates for the movement of military personnel and military and NATO shipments overseas and co-ordinates the arrangements with ocean shipping lines and with recipient NATO countries.

During 1965, the tonnage of cargo carried was approximately 5,400 tons, on which freight payments amounted to \$321,000. These figures include NATO shipments of 180 tons, for which freight charges amounting to \$6,000 were paid by the recipient countries.

Coasting Laws of Canada

The Commission continues to advise the Department of National Revenue concerning applications for the waiving of coastal laws, to permit the temporary operation of foreign-flag ships in the coastal trade. Before recommending that approval be given, the Commission makes every effort to ascertain that no suitable Canadian-flag vessel is available.

During the period from April 1, 1965, to March 31, 1966, twenty-three applications were made for waiver of the coastal laws for a single voyage or more, or for a specified period of time. The Commission recommended the approval of twenty-one and the refusal of two applications.

The Commission

Effective February 21, 1966, the Government re-appointed Mr. Howard J. Darling as Chairman of the Canadian Maritime Commission.

On March 31, 1966, the staff of the Commission numbered 28, whose annual salaries amounted to \$170,763.

Dated at Ottawa, the 15th day of June, 1966.

H. J. DARLING
Chairman

J. C. RUTLEDGE
Member

APPENDICES

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1965		March 31, 1966	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built Dry-cargo Ships, 10,000 tonners.....	1	7,158	1	7,158
Other Dry-cargo Ships.....	1	21,372	1	21,372
	2	28,530	2	28,530
Tankers.....	1	15,185	1	15,185
	3	43,715	3	43,715
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	72	205,713	81	240,227
Tankers.....	14	54,419	13	49,511
	86	260,132	94	289,738
<i>Great Lakes Fleet</i>				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	151	1,078,283	172	1,350,625
Tankers.....	34	77,714	32	76,709
	185	1,155,997	204	1,427,334
SUMMARY				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	225	1,312,526	255	1,619,382
Tankers.....	49	147,318	46	141,405
	274	1,459,844	301	1,760,787

SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY

Transferred to U.K. Registry.....	2	10,580	2	10,580
Supply Ships on Loan.....	5	36,382	5	36,382
	7	46,962	7	46,962

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"A" Passenger, Dry Cargo, Tankers, Miscellaneous	Age Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage		Tonnage	
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
Tonnage Group																		
100-199 tons.....	15	1,961	1	113	5	703	9	1,219	32	4,607	28	3,883	28	3,765	12	1,783	130	18,034
200-499 tons.....	6	2,112	7	2,330	6	1,946	4	1,730	22	7,533	16	5,059	12	3,715	13	4,688	86	29,113
500-999 tons.....	5	3,905	5	4,110	4	2,445	8	5,038	14	9,321	4	3,093	7	5,861	7	4,982	54	38,755
1000-1999 tons.....	9	12,911	4	5,532	4	5,159	6	7,929	7	10,340	9	13,690	16	28,676	6	8,130	61	92,367
2000-4999 tons.....	12	40,964	6	21,842	17	46,833	14	35,379	13	43,835	4	9,367	14	36,985	24	97,617	104	332,822
5000-9999 tons.....	6	37,679	7	50,168	2	14,347	1	5,812	1	7,158	—	—	9	69,494	33	229,577	59	414,235
10,000-14,999 tons.....	1	10,239	1	10,061	10	121,032	4	50,787	—	—	—	—	2	20,898	—	—	18	213,017
over 15,000 tons.....	19	347,514	9	152,808	3	45,964	—	—	3	51,916	—	—	—	—	—	—	34	598,202
TOTALS.....	73	457,285	40	246,964	51	238,429	46	107,894	92	134,710	61	35,092	88	169,394	95	346,777	546	1,736,545

AGE GROUPS BY TYPE OF VESSEL (Group "A")																		
Passenger, Dry Cargo, Miscellaneous.....	35	31,281	16	14,219	20	13,253	31	29,190	79	53,331	48	14,839	51	37,968	34	24,492	314	218,573
Canallers.....	—	—	3	8,149	15	41,342	3	7,481	—	—	2	4,955	12	29,064	5	8,675	40	99,666
Upper Lakers, Bulk Carriers and Package Freighters..	31	404,500	17	212,395	13	155,258	4	50,787	4	55,554	—	—	10	80,622	52	309,415	131	1,268,531
Tankers.....	7	21,504	4	12,201	3	28,576	1	4,947	5	14,305	4	2,954	7	5,234	2	1,325	33	91,046
Canaller Tankers.....	—	—	—	—	—	—	7	15,489	4	11,520	7	12,344	8	16,506	2	2,870	28	58,729
TOTALS.....	73	457,285	40	246,964	51	238,429	46	107,894	92	134,710	61	35,092	88	169,394	95	346,777	546	1,736,545

Appendix "C"

As of March 31, 1966

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"B" Ferries	Age Under 5 yrs		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
Tonnage Group																		
100-199 tons.....	1	180	2	206	8	1,163	4	626	—	—	2	298	5	743	1	171	23	3,387
200-499 tons.....	2	598	5	1,474	3	742	5	1,693	1	404	2	650	5	1,564	4	1,474	27	8,599
500-999 tons.....	4	2,863	3	1,621	1	510	1	887	3	2,063	1	950	4	3,003	—	—	17	11,897
1000-1999 tons.....	7	9,716	1	1,834	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	4	5,653	15	20,870
2000-4999 tons.....	9	29,423	3	8,626	—	—	2	9,857	—	—	—	—	1	2,383	2	6,706	17	56,995
5000-9999 tons.....	—	—	—	—	3	20,246	5	35,231	—	—	—	—	—	—	—	—	8	55,477
TOTALS.....	23	42,780	14	13,761	16	23,810	17	48,294	4	2,467	5	1,898	17	10,211	11	14,004	107	157,225
"C" Tugs																		
100-199 tons.....	4	651	4	618	4	663	6	839	26	3,924	11	1,491	20	2,733	16	2,156	91	13,075
200-499 tons.....	10	2,212	6	1,390	6	1,400	2	472	21	5,904	8	2,572	15	4,641	18	4,953	86	23,494
500-999 tons.....	1	601	1	501	1	719	—	—	9	5,664	2	1,453	1	544	1	614	16	10,096
TOTALS.....	15	3,464	11	2,509	11	2,782	8	1,311	56	15,492	21	5,466	36	7,918	35	7,723	193	46,665
"D" Fishing Vessels																		
100-199 tons.....	107	16,494	21	2,643	7	864	17	2,579	56	7,628	17	2,378	4	458	3	448	232	33,492
200-499 tons.....	53	15,388	17	4,829	19	5,996	8	2,590	15	4,087	6	1,887	8	2,268	—	—	126	37,045
500-999 tons.....	6	4,304	—	—	3	1,662	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5,966
TOTALS.....	166	36,186	38	7,472	29	8,522	25	5,169	71	11,715	23	4,265	12	2,726	3	448	367	76,503
GRAND TOTALS of "A", "B", "C" and "D".....	277	539,715	103	270,706	107	273,543	96	162,668	223	164,384	110	46,721	153	190,249	144	368,952	1213	2,016,938

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY

(Trade with or via the United States of America excluded)

	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's).....	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988	47,901
Percentage carried in—														
Canadian-flag ships.....	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03	.2	.2	.4	.3	.5
United Kingdom-flag ships....	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5	20.9
Norwegian-flag ships.....	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9	21.3
Panamanian-flag ships.....	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0	1.1
American-flag ships.....	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	.8	1.2
Netherlands-flag ships.....	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2	3.1
Greek-flag ships.....	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1	9.8
Swedish-flag ships.....	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3	3.2
German-flag ships.....	—	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1	5.8
Japanese-flag ships.....	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1	7.8
Liberian-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5	8.1	9.8
Italian-flag ships.....	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7	—
U.S.S.R.-flag ships.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.8	4.1
Ships of other flags.....	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	10.1	11.4
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "ships of other flags" for that year.

Appendix "E"

TABLE V
PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1965

Shipyards and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
YARROWS LTD.				
<i>Railway Carrier</i>	369' Self-loading Barge...	Non-prop.	5,772	Cecil S. Cosulich et al.
<i>C.N.A.V. Endeavour</i>	235' Oceanographic Research Vessel.....	2,900 h.p. T/S Diesel.	1,560	Royal Canadian Navy
<i>Island Yarder</i>	364' Self-loading Barge...	Non-prop.	5,776	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Frank Broderick</i>	255' Arctic Supply Vessel	2,800 h.p. T/S Diesel.	1,618	Northern Transportation Ltd.
<i>Gibraltar Straits</i>	40' Tug.....	3,840 h.p. T/S Diesel.	601	Straits Towing Ltd.
<i>V.T. No. 144, 145, 146, 147, 148, 149 and 160</i>	7—168' Chip Barges.....	Non-prop.	776 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD.				
<i>Straits No. 150, 151, 152, 153 and 154</i>	5—180' Steel Barges.....	Non-prop.	790 ea.	Straits Marine Ltd.
<i>Exco No. 14</i>	190' Self-unloading Barge.	Non-prop.	1,581	Ocean Cement Ltd.
<i>Comox Queen</i>	151'6" Car & Pass. Ferry.	1,500 h.p. T/S Diesel.	651	B.C. Dept. of Highways
<i>Queen of Burnaby</i>	342'4½" Car & Pass. Ferry	6,000 h.p. Diesel.	3,542	B.C. Ferry Authority
<i>Island Tug 113, 114 and 115</i>	3—175' Steel Barges.....	Non-prop.	823 ea.	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Plymouth</i>	224' Self-unloading Gravel Barge.....	Non-prop.	1,926	Lafarge Cement of North America Ltd.
<i>Powell River Queen</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	1,125	B.C. Ferry Authority
<i>Mayne Queen</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	1,125	B.C. Ferry Authority
<i>Bowen Queen</i>	207' Car & Pass. Ferry...	1,600 h.p. Diesel.	1,124	B.C. Ferry Authority
<i>V.M.D. No. 140 and 141</i>	2—180' Steel Barges.....	Non-prop.	792 ea.	Victoria Machinery Depot Co. Ltd.
BURRARD DRY DOCK CO. LTD.				
<i>V.T. No. 141, 142 and 143</i>	3—168' Chip Barges.....	Non-prop.	760 ea.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd. et al.

THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Tarantula</i> <i>Rimouski</i> <i>Roy A. Jodrey</i>	730' Self-unloading Bulk Freighter.....	9,000 s.h.p. Turbine.....	19,494	Canadian General Electric Co. Ltd. Canada Steamship Lines Ltd. Algoma Central & Hudson Bay Railway Co. Quebec North Shore Paper Co. Ltd.
	730' Bulk Freighter.....	9,600 b.h.p. Diesel.....	18,473	
	639' Self-unloading Bulk Freighter.....	6,400 b.h.p. Diesel.....	16,154	
	65' Steel Tug.....	765 h.p. Diesel.....	76	
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Epimette II</i>	710' Self-unloading Bulk Freighter.....	4,900 s.h.p. Turbine.....	20,624	Upper Lakes Shipping Co. Ltd.
	730' Bulk Freighter.....	9,000 h.p. Turbine.....	17,564	
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. <i>Don de Dieu</i> <i>Frank H. Brown</i> <i>John Cabot</i>	294' Tanker/Container Vessel.....	5,600 b.h.p. Diesel.....	8,040	Distillers Corporation Ltd. British Yukon Navigation Co. Ltd. Dept. of Transport Marine Industries Ltd. Dept. of Transport
	313' Icebreaking Cable Repair Ship.....	9,000 s.h.p. Diesel Elec.....	5,097	
	90'3" Steel Scow.....	Non-prop.....	285	
	435' Auto-Pass. Ferry.....	8,000 h.p. Diesel.....	9,777	
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>M.I.L. 496</i> <i>Patrick Morris</i> (Major Conversion)	493'6" Package Freighter.....	6,000 b.h.p. Diesel.....	6,793	Canada Steamship Lines Ltd. Gulf Ports Steamship Co. Ltd. Industrial Acceptance Corporation Ltd. Industrial Acceptance Corporation Ltd.
	467' Package Freighter.....	6,000 b.h.p. Diesel.....	6,017	
	730' Bulk Freighter.....	8,000 b.h.p. Diesel.....	17,917	
	730' Bulk Freighter.....	8,000 b.h.p. Diesel.....	17,895	
DAVIE SHIPBUILDING LTD. <i>Fort William</i> <i>Cabot</i> <i>Lawrencecliffe Hall</i> <i>Beavercliffe Hall</i>				

PARTICULARS OF GOVERNMENT AND MERCHANT VESSELS DELIVERED BY CANADIAN SHIPYARDS DURING 1965—Concluded

Shipyards and Name of Vessel	Type of Vessel	Power Plant	Gross Tons	Name of Owner
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. GEO. T. DAVIE DIVISION <i>George Kentner</i> <i>Patricia C. Linder</i>	129' Steel Trawler..... 129' Steel Trawler.....	750 b.h.p. Diesel..... 750 b.h.p. Diesel.....	312 311	Booth Fisheries Canadian Co. Ltd. Booth Fisheries Canadian Co. Ltd.
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD. <i>Grand Manan</i> <i>Irving Shark</i>	174' Auto-Pass. Ferry..... 200' Steel Barge.....	1,320 b.h.p. T/S Diesel..... Non-prop.....	1,443 1,105	Engineering Consultants Ltd. New Brunswick Railway Co. Ltd.
HALIFAX SHIPYARDS LTD. <i>Brandal</i> <i>Atkinson</i> <i>J. E. Kenney</i>	136'6" Steel Trawler..... 136'6" Steel Trawler..... 136'6" Steel Trawler.....	1,250 h.p. Diesel..... 1,250 h.p. Diesel..... 1,250 h.p. Diesel.....	371 371 371	M. V. Tem Ltd. H. B. Nickerson & Sons Ltd. H. B. Nickerson & Sons Ltd.
FERGUSON INDUSTRIES LTD. <i>Burwolf</i> <i>Hermilage II</i> <i>Burhound</i> <i>Bickerton Pride</i>	120' Steel Trawler..... 120' Steel Trawler..... 120' Steel Trawler..... 120' Steel Trawler.....	650 h.p. Diesel..... 650 h.p. Diesel..... 650 h.p. Diesel..... 720 h.p. Diesel.....	282 283 282 283	Burgeo Trawlers Ltd. Gaulois Fisheries Ltd. Burgeo Fish Industries Ltd. Bickerton Co-operative Ltd.

Appendix "F"

TABLE VI

VALUE OF SHIPS DELIVERED AND OF REPAIRS AND CONVERSIONS CARRIED OUT IN CANADIAN SHIPYARDS 1961-1965

Shipbuilding Area	1961	1962	1963	1964	1965
PACIFIC COAST					
Shipbuilding	\$ 5,238,700	\$ 14,284,100	\$ 62,624,400	\$ 12,079,300	\$ 20,990,100
Repairs and Conversions	5,592,900	5,961,100	12,190,700	7,824,900	9,441,700
GREAT LAKES					
Shipbuilding	10,831,600	20,245,200	74,815,100	19,904,200	30,431,800
Repairs and Conversions	10,982,900	10,197,800	19,949,100	18,487,900	34,354,400
	4,277,900	4,101,900	5,225,100	8,075,300	4,732,200
ST. LAWRENCE					
Shipbuilding	15,260,800	14,299,700	25,174,200	26,563,200	39,086,600
Repairs and Conversions	25,171,800	46,233,100	79,674,900	54,516,300	46,690,600
	12,756,700	10,588,700	10,680,700	13,209,000	19,234,000
ATLANTIC					
Shipbuilding	37,928,500	56,821,800	90,355,600	67,725,300	65,924,600
Repairs and Conversions	2,561,300	16,054,000	21,547,900	44,491,500	6,588,600
	7,893,900	7,666,600	7,469,800	9,727,100	9,781,000
SUMMARY					
Shipbuilding	10,455,200	23,720,600	29,017,700	54,218,600	16,369,600
Repairs and Conversions	43,954,700	86,769,000	183,796,300	129,575,000	108,623,700
	30,521,400	28,318,300	35,566,300	38,836,300	43,208,900
	74,476,100	115,087,300	219,362,600	168,411,300	151,832,600

Appendix "H"

TABLE VIII

DISTRIBUTION OF SHIP CONSTRUCTION SUBSIDIES BY TYPE OF VESSEL
as of March 31, 1966.

<i>Type of Vessel</i>	<i>Number of Vessels</i>	<i>Subsidy Paid</i>
Barges.....	182	\$13,385,531.57
Bulk Carriers (large).....	18	40,450,635.49
Bulk Carriers (small) and Package Freighters.....	7	7,548,396.40
Coasters.....	23	9,048,733.74
Deep Sea (Oil/Ore Carriers).....	2	7,377,532.00
Tankers.....	8	9,581,039.60
Tugs.....	61	7,058,296.93
Ferries.....	22	17,809,165.35
Draggers.....	73	5,788,639.87
Longliners.....	8	398,792.10
Trawlers.....	66	14,968,644.77
Other Fishing.....	10	883,600.26
Miscellaneous.....	9	2,738,937.44
	489	\$137,037,945.52

Appendix "I"

TABLE IX

DISTRIBUTION OF SHIP CONSTRUCTION SUBSIDIES BY PROVINCES
as of March 31, 1966.

<i>Province</i>	<i>No. of Builders</i>	<i>No. of Vessels</i>	<i>Subsidy Paid</i>
British Columbia.....	15	213	\$31,049,353.31
Manitoba.....	3	4	100,605.05
Ontario.....	9	48	31,507,328.55
Quebec.....	10	81	44,525,617.04
New Brunswick.....	3	32	16,415,731.67
Nova Scotia.....	13	98	12,188,561.28
Prince Edward Island.....	1	2	588,000.00
Newfoundland.....	9	11	662,748.62
	63	489	\$137,037,945.52

TABLE X
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
EASTERN LOCAL SERVICES	
Between:	
<i>Dalhousie, N.B., and Miguasha, Que.</i>	
Hourly service 7.00 a.m. to 10.00 p.m. during navigation season. Passenger and vehicle ferry.....	27,523.00
(Vessel sold October 1965—service discontinued)	
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i>	
Summer—3 sailings weekly Grand Manan—St. Andrews.	
Summer—2 sailings weekly Grand Manan—St. John.	
Passenger and freight service.	
Contract expired Sept. 30, 1965—Net payment.....	94,000.00
New vessel, new contract Oct. 1, 1965	
1 round trip per day Grand Manan—St. Andrews.	
Passenger, freight and vehicle.....	145,500.00
<i>Halifax, N.S., and St. John's, Newfoundland</i>	
3 round trips per month—June 15 to November 30.	
2 round trips per month—Dec. 1 to March 31.	
Freight service only.....	203,670.00
<i>Ile-aux-Coudres and Les Eboulements, Que.</i>	
2 round trips daily in Winter increasing to 8 round trips in Summer.	
Extra trips performed on Sundays during Summer months. Passenger and vehicle ferry.....	33,000.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Que. (Summer)</i>	
One round trip daily except Sundays.	
Passenger, mail and freight service (May 1—Nov. 15).....	6,500.00
<i>Ile-aux-Grues and Montmagny, Que. (Winter)</i>	
3 round trips per week—Nov. 16 to April 30.	
Passenger and freight service.....	1,700.00
<i>Iles de la Madeleine, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i>	
1 round trip every ten days during Summer.	
1 round trip every two weeks during Winter.	
Freight service.....	34,436.00
<i>Iles de la Madeleine and Montreal, Que.</i>	
1 round trip every 10 days during navigation season.	
Freight service.....	100,000.00
<i>Matane and Godbout, Que.</i>	
3 round trips daily (weekdays) from June 15 to Sept. 14.	
2 round trips daily (weekdays) from March 15 to June 14 and September 15 to December 31. One round trip on Sundays during navigation season.	
Passenger and vehicle ferry.....	nil
<i>Mulgrave and Canso, N.S.</i>	
One round trip daily except Sunday.	
Freight service.....	52,400.00
<i>Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.</i>	
One round trip daily except Sunday.	
Freight service.....	31,250.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ont.</i>	
(a) From about June 1 to June 22 and from on or about Sept. 13 to November 15, between Owen Sound and wayports to Sault Ste-Marie, a passenger and freight service.	
(b) From early May to end of October, a ferry service between Tobermory and South Baymouth, one trip increasing to four trips daily. Passenger and vehicle service.	
(c) From on or about June 25 to on or about Sept. 4, two trips daily between Meldrum Bay and Blind River. Wednesday call to be made at Cockburn Island. Passenger and vehicle service.....	157,000.00
<i>Pelee Island and the Mainland, Ont.</i>	
(a) Daily sailings during navigation season. Service extended to Sandusky on Wednesdays.	
(b) May 1 to Sept. 30, service to Sandusky on 3 days per week and daily during mid-summer months. Passenger and freight service.....	78,695.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown (Souris) P.E.I., and Iles de la Madeleine, Que.</i>	
To Iles de la Madeleine, 1 trip weekly from Pictou, N.S.	
2 trips weekly from P.E.I. and an additional trip from P.E.I. to Iles de la Madeleine during Summer months. Passenger, vehicle and freight service.....	278,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Nfld.</i>	
(a) From April 1 to Dec. 31, eleven round trips per day between hours of 8.00 a.m. and midnight.	
(b) From January 1 to March 31, seven round trips per day between the hours of 8.00 a.m. and 6.30 p.m. Passenger and vehicle ferry.....	273,307.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland.</i>	
Weekly service during navigation season.	
Freight service only.....	82,900.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River, Que.</i>	
One trip every 10 days from P.E.I. ports to North Shore and Gulf of St. Lawrence.	
Freight only.....	42,500.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Islands, P.E.I. and Caribou, N.S.).</i>	
From May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips each day. Extra trips are performed in Summer if required. Passenger and vehicle ferry.....	816,321.00
<i>Quebec, Natashquan and Blanc Sablon, Que.</i>	
(a) Round trip weekly between Montreal (or Quebec) and Havre St-Pierre via wayports. Freight and reefer service.	
(b) Round trip every two weeks between Montreal (or Quebec) and Blanc Sablon via wayports. Passenger and freight service.....	430,000.00
<i>Rimouski and North Shore Ports to Blanc Sablon, Que.</i>	
Summer: regular sailings once a week from Rimouski and Sept-Iles and wayports to Blanc Sablon. Passenger, mail and freight.	
Winter: (a) two round trips from Quebec or Rimouski to Sept-Iles and wayports to Havre St-Pierre during December and March. One round trip shall be extended to Blanc Sablon via wayports on each of these	

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Continued

	Subsidy
	\$
months (b) one round trip during January and February from Quebec or Rimouski, calling at Sept-Iles and waypoints to Havre St-Pierre. Freight service.....	290,000.00
<i>Riviere-du-Loup and St-Simeon, Que.</i>	
(a) From May 1 to November 30, three round trips per day.	
(b) From July 1 to September 1 inclusive, four round trips per day. Passenger and vehicle ferry.....	21,000.00
<i>Ste-Anne-des-Monts and Sept-Iles, Que.</i>	
From April 1 to the close of navigation, one round trip daily, except Sundays. Passenger, freight and vehicle.....	50,000.00
<i>Saint John and White Head Island, N.B.</i>	
One round trip per week between Saint John and White Head Island. Freight service.....	3,500.00
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, Que.</i>	
One trip every 10 days from Montreal and Quebec via waypoints to Chandler. Freight service.....	43,000.00
<i>Sorel and Ile St-Ignace, Que.</i>	
(a) From opening to close of navigation, half hour service from 6.00 a.m. to midnight and hourly service from midnight to 6.00 a.m.	
(b) From close of navigation until opening of navigation, hourly service from 6.00 a.m. to 10.30 p.m. Passenger and vehicle ferry.....	43,000.00
<i>Trois-Pistoles and Les Escoumins, Que.</i>	
Daily service except Sunday during navigation season. Passenger, freight and vehicle ferry.....	5,000.00
<i>Twillingate and New World Island, Nfld.</i>	
One round trip every hour daily between New World Island and Twillingate, Newfoundland. Passenger and vehicle ferry.....	56,625.00
<i>Yarmouth N.S., and Rockland, Maine, U.S.A.</i>	
Temporary service from January 17 to on or about February 19, two round trips per week while the M/V "BLUENOSE" was undergoing repairs. Freight service only.....	10,650.00
NEWFOUNDLAND COASTAL SERVICES	
<i>Newfoundland Coastal Steamship Services include:</i>	
(a) St. John's-Corner Brook via waypoints, 1 round trip every 26 days during navigation season.	
(b) St. John's-Lewisporte, via waypoints, 1 round trip every two weeks during navigation season.	
(c) Placentia Bay-West Run, 2 sailings weekly year-round.	
(d) Placentia Bay-Bay Run, 1 sailing weekly year-round.	
(e) South Coast service between Argentia and Port-aux-Basques via waypoints, 1 sailing every 7 days year-round.	
(f) Green Bay service, Lewisporte to Baie Verte via waypoints, during navigation season, 1 round trip weekly.	
(g) Lewisporte to Corner Brook via waypoints, during navigation season, 1 round trip every 26 days.	
(h) Labrador service, St. John's to Nain via Goose Bay and other waypoints, 1 sailing every 11 days during navigation season.	
(i) Port-aux-Basques—Ramea service, twice weekly between June and September.	
All services, passenger, mail and freight.....	5,550,063.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES—Concluded

	Subsidy
WESTERN LOCAL SERVICES	\$
<i>Gold River and Zeballos, B.C.</i>	
4 round trips per week between Gold River and Zeballos, B.C., calling at wayports and logging camps on the route.	
Passenger, mail and freight service.....	24,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports, B.C.</i>	
Weekly service between Vancouver to Prince Rupert and Stewart, B.C. calling at wayports.	
Passenger, mail and freight service.....	300,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i>	
Weekly service between Vancouver and West Coast of Vancouver Island ports.	
Passenger, mail and freight service.....	88,000.00

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS—Fin

Subvention	
\$	h) Service du Labrador, de Saint-Jean à Nain via Goose Bay et autres ports intermédiaires, 1 départ tous les 11 jours pendant la saison de navigation.
5,550,063	i) Service entre Port-aux-Basques et Ramea, 2 fois par semaine entre juin et septembre.
24,000	Transport des passagers, du courrier et des marchandises dans tous les cas.
300,000	SERVICES LOCAUX DE L'OUEST Gold River et Zeballos (C.-B.) 4 voyages aller et retour par semaine entre Gold River et Zeballos (C.-B.), avec escales aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours.
88,000	Transport des passagers, du courrier et des marchandises. Vanouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique (C.-B.), avec escales aux ports intermédiaires. Service hebdomadaire entre Vanouver, Prince Rupert et Stewart Transport des passagers, du courrier et des marchandises. Vanouver et la côte ouest de l'île de Vanouver (C.-B.) Service hebdomadaire entre Vanouver et les ports de la côte ouest de l'île de Vanouver. Transport des passagers, du courrier et des marchandises.

DIX-NEUVIÈME RAPPORT

Subvention	\$
<i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i> a) Du 1 ^{er} mai au 30 nov., 3 voyages aller et retour par jour. b) Du 1 ^{er} juillet au 1 ^{er} sept. inclusivement, 4 voyages aller et retour par jour. Transbordeur de passagers et de véhicules.	21,000
<i>Sainte-Anne-des-Monts et Sept-Îles (P.Q.)</i> Du 1 ^{er} avril à la clôture de la navigation, 1 voyage aller et retour par jour, sauf le dimanche. Passagers, marchandises et véhicules.	50,000
<i>Saint-Jean et Île White Head (N.-B.)</i> 1 voyage aller et retour par semaine entre Saint-Jean et Île White Head. Transbordeur des marchandises.	3,500
<i>Ports de Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.)</i> 1 voyage tous les 10 jours de Montréal et Québec à Chandler, via les ports intermédiaires. Transbordeur des marchandises.	43,000
<i>Sorel et Île Saint-Ignace (P.Q.)</i> a) De l'ouverture à la clôture de la navigation, service toutes les demi-heures de 6h. du matin à minuit, et toutes les heures de minuit à 6h. du matin. b) De la clôture à l'ouverture de la navigation, service toutes les heures de 6h. du matin à 10h.30 du soir. Transbordeur de passagers et de véhicules.	43,000
<i>Trois-Pistoles et Les Escoumins (P.Q.)</i> Service quotidien, sauf le dimanche, pendant la saison de navigation. Transbordeur de passagers, de marchandises et de véhicules.	5,000
<i>Twillingate et Île New World (T.-N.)</i> 1 voyage aller et retour toutes les heures, chaque jour, entre Île New World et Twillingate (T.-N.) Transbordeur de passagers et de véhicules.	56,625
<i>Yarmouth (N.-B.) et Rockland (Maine), B.-U.</i> Service temporaire du 17 janvier jusqu'au 19 février ou vers cette date, deux voyages aller et retour par semaine pendant que le n.m. BLUENOSH était en réparation. Transbordeur des marchandises seulement.	10,650
SERVICES CÔTIERS DE TERRE-NEUVE Les services de navires à vapeur des côtes de Terre-Neuve comprennent les services suivants: a) De Saint-Jean à Corner Brook, via les ports intermédiaires, 1 voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation. b) De Saint-Jean à Lewisporte, via les ports intermédiaires, 1 voyage aller et retour toutes les deux semaines pendant la saison de navigation. c) De Placentia Bay vers l'ouest, 2 départs par semaine pendant toute l'année. d) De Placentia Bay, trajet de la baie, 1 départ par semaine pendant toute l'année. e) Services de la côte sud, entre Argenta et Port-aux-Basques via les ports intermédiaires, 1 départ tous les 7 jours pendant toute l'année. f) Service de la baie Green, de Lewisporte à Baie Verte via les ports intermédiaires, 1 voyage aller et retour par semaine pendant la saison de navigation. g) De Lewisporte à Corner Brook via les ports intermédiaires, 1 voyage aller et retour tous les 26 jours pendant la saison de navigation.	

Subvention	\$
157,000	<i>Owen Sound et le Manitoulin (Ont.)</i> a) Depuis le 1 ^{er} juin approximativement jusqu'au 22 juin, et depuis le 13 sept., ou approximativement, jusqu'au 15 nov., entre Owen Sound et les ports intermédiaires jusqu'à Sault-Sainte-Marie. Transport de passagers et de marchands. b) Du début de mai à la fin d'octobre, service de transbordement entre Tobermory et South Baymouth, 1 voyage par jour, la fréquence augmentant jusqu'à 4. Transport de passagers et de véhicules. c) Depuis le 25 juin, ou approximativement, jusqu'au 4 sept., ou approximativement, deux voyages par jour entre Meldrum Bay et Blind River. Escalé le mercredi à l'île Cockburn. Transport des passagers et des véhicules.
	<i>Ile Pelée et la terre ferme (Ont.)</i> a) Voyages quotidiens pendant la saison de navigation. Service jusqu'à Sandusky le mercredi. b) Du 1 ^{er} mai au 30 sept., le service dessert Sandusky 3 jours par semaine et tous les jours pendant les mois de plein été. Transport des passagers et des marchands.
78,695	<i>Pictou (N.-É.), Charlottetown (Souris) (I.P.-É.) et îles de la Madeleine (P.Q.)</i> Service des îles de la Madeleine—A partir de Pictou (N.-É.): 1 voyage par semaine. A partir de l'I.P.-É.: 2 voyages par semaine, et 1 voyage supplémentaire pendant les mois d'été. Transport des passagers, des véhicules et des marchands.
278,000	<i>Portugal Cove et l'île Bell (T.-N.)</i> a) Du 1 ^{er} avril au 31 déc., 11 voyages aller et retour par jour entre 8h. du matin et minuit. b) Du 1 ^{er} janvier au 31 mars, 7 voyages aller et retour par jour entre 8h. du matin et 6h. 30 du soir. Transbordement de passagers et de véhicules.
273,307	<i>Ile du Prince-Ridouard et Terre-Neuve</i> Service hebdomadaire pendant la saison de navigation. Transport des marchands seulement.
82,900	<i>Ile du Prince-Ridouard et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.)</i> 1 voyage tous les 10 jours des ports de l'I.P.-É. aux ports de la rive nord du Saint-Laurent et du golfe. Marchandises seulement.
42,500	<i>Ile du Prince-Ridouard et Nouvelle-Écosse (I.P.-É.) et Caribou (N.-É.)</i> Du 1 ^{er} mai au 20 juin et du 22 sept. au 20 déc., 4 voyages aller et retour par jour; du 21 juin au 21 sept., 6 voyages aller et retour par jour. Voyages supplémentaires en été au besoin. Transbordement de passagers et de véhicules.
816,321	<i>Québec, Natashquan et Blanc-Sablon (P.Q.)</i> a) 1 voyage aller et retour par semaine entre Montréal (ou Québec) et Havre-Saint-Pierre via les ports intermédiaires. Transport de marchands et transport frigorifique. b) 1 voyage aller et retour toutes les deux semaines entre Montréal (ou Québec) et Blanc-Sablon via les ports intermédiaires. Transport des passagers et des marchands.
430,000	<i>Rimouski et les ports de la rive nord jusqu'à Blanc-Sablon (P.Q.)</i> Été: voyages réguliers une fois par semaine de Rimouski et Sept-Îles et les ports intermédiaires jusqu'à Blanc-Sablon. Passagers, courrier et marchands. Hiver: a) 2 voyages aller et retour de Québec ou Rimouski à Sept-Îles et les ports intermédiaires jusqu'à Havre-Saint-Pierre en décembre et en mars. Un voyage aller et retour, en chacun de ces mois, sera prolongé jusqu'à Blanc-Sablon via les ports intermédiaires. b) un voyage aller et retour en janvier et en février de Québec ou de Rimouski, avec escalé à Sept-Îles et aux ports intermédiaires, jusqu'à Havre-Saint-Pierre. Transport des marchands.
290,000	

Appendice «J»

TABLEAU X

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

Subvention	SERVICES LOCAUX DE L'EST	
	Entre	Dalhousie (N.-B.) et Miguasha (P.Q.)
27,523	Toutes les heures, de 7 h. du matin à 10 h. du soir, pendant la saison de navigation. Transbordement de passagers et de véhicules. (Navire vendu en octobre 1965—service discontinué)	
94,000	Grand-Manan et la terre ferme (N.-B.) En été: 3 voyages par semaine, Grand-Manan—Saint-Andrew En été: 2 voyages par semaine, Grand-Manan—Saint-Jean Transbordement des passagers et des marchandises Expiration du contrat le 30 sept. 1965—Paiement net.	Nouveau navire, nouveau contrat le 1 ^{er} octobre 1965 1 voyage aller et retour par jour, Grand-Manan—Saint-Andrew
145,500		Passagers, marchandises et véhicules.
145,500		Halifax (N.-B.) et Saint-Jean (T.-N.) 3 voyages aller et retour par mois—15 juin au 30 novembre 2 voyages aller et retour par mois—1 ^{er} déc. au 31 mars Transbordement des marchandises seulement.
203,670		Ile aux Coucres et Les Eboulements (P.Q.) 2 voyages aller et retour par jour en hiver, la fréquence augmentant jusqu'à 8 en été. Voyages supplémentaires les dimanches d'été. Transbordement de passagers et de véhicules.
33,000		Ile aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Ile) 1 voyage aller et retour par jour sauf le dimanche. Transbordement des passagers, du courrier et des marchandises (1 ^{er} mai—15 nov.).
6,500		Ile aux Grues et Montmagny (P.Q.) (Hiver) 3 voyages aller et retour par semaine—16 nov. au 30 avril Transbordement des passagers et des marchandises.
1,700		Iles de la Madeleine (P.Q.), Cheticamp et Halifax (N.-B.) 1 voyage aller et retour tous les 10 jours en été 1 voyage aller et retour toutes les 2 semaines en hiver Transbordement des marchandises.
34,436		Iles de la Madeleine et Montréal (P.Q.) 1 voyage aller et retour tous les 10 jours pendant la saison de navigation. Transbordement des marchandises.
100,000		Malane et Godbout (P.Q.) 3 voyages aller et retour par jour (jours de semaine) du 15 juin au 14 sept. 2 voyages aller et retour par jour (jours de semaine) du 15 mars au 14 juin et du 15 sept. au 31 déc. 1 voyage aller et retour le dimanche pendant la saison de navigation. Transbordement de passagers et de véhicules.
Aucune		Mulgrave et Canso (N.-B.) 1 voyage aller et retour par jour, sauf le dimanche. Transbordement des marchandises.
52,400		Mulgrave, Queensport et Ile Madame (N.-B.) 1 voyage aller et retour par jour, sauf le dimanche Transbordement des marchandises.
31,250		

Appendice «H»

TABEAU VIII

RÉPARTITION, PAR TYPE DE NAVIRE, DES SUBVENTIONS ACCORDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE NAVIRES, AU 31 MARS 1966

Type de navire	Nombre de navires	Subvention versée
Chaland.	182	\$ 13,385,531.57
Transporteurs de vrac (gros)	18	40,450,635.49
Transporteurs de vrac (petits) et navires de caissage	7	7,548,396.40
Caboteurs	23	9,048,733.74
Navires de haute mer (transport de pétrole et de minéral)	2	7,377,532.00
Navires-citernes	8	9,581,039.60
Remorqueurs	61	7,058,296.93
Transbordeurs	22	17,809,165.35
Petits chalutiers	73	5,788,639.87
Palangriers	8	398,792.10
Grands chalutiers	66	14,968,644.77
Autres navires de pêche	10	883,600.26
Navires divers	9	2,738,937.44
	489	\$137,037,945.52

Appendice «I»

TABEAU IX

RÉPARTITION, PAR PROVINCE, DES SUBVENTIONS ACCORDÉES POUR LA CONSTRUCTION DE NAVIRES, AU 31 MARS 1966

Province	Nombre de constructeurs	Nombre de navires	Subvention versée
Colombie-Britannique	15	213	\$ 31,049,353.31
Manitoba	3	4	100,605.05
Ontario	9	48	31,507,328.55
Québec	10	81	44,525,617.04
Nouveau-Brunswick	3	32	16,415,731.67
Nouvelle-Ecosse	13	98	12,188,561.28
Ile du Prince-Edouard	1	2	588,000.00
Terre-Neuve	9	11	662,748.62
	63	489	\$137,037,945.52

TABLEAU VII

DÉTERMINATIONS DE COÛT EN CAPITAL RELATIVES AUX DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉSENTÉES EN VERTU DE L'ARTICLE 3 DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS								DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET AUX IMPORTANTES MODIFICATIONS	
	Navires de charge		Dragues, péniches et chalands		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Total des déterminations		Nom- bre	Valeur
	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$	Nom- bre	Valeur \$		
1956/57.....	15	12,344,718.98	54	4,424,785.07	26	1,249,511.89	95	18,019,015.94	15	2,158,084.16
1957/58.....	8	8,207,693.36	35	5,581,527.51	29	1,726,183.70	72	15,515,404.57	9	1,233,670.72
1958/59.....	12	20,766,881.43	36	3,496,436.58	27	3,014,925.20	75	27,278,243.21	38	2,749,217.13
1959/60.....	10	27,370,998.60	31	3,008,347.80	42	1,956,792.52	83	32,336,138.92	43	8,744,563.91
1960/61.....	16	59,085,826.34	52	6,300,734.15	50	2,493,419.08	118	67,879,979.57	35	4,783,362.52
1961/62.....	10	22,762,253.00	23	2,340,673.00	20	1,372,343.00	53	26,475,269.00	23	2,494,689.00
1962/63.....	13	28,947,728.00	39	2,562,481.00	39	3,182,882.00	91	34,693,091.00	17	1,787,399.00
1963/64.....	22	36,719,522.00	27	2,881,606.00	82	6,431,618.00	131	46,032,746.00	30	5,219,887.00
1964/65.....	17	32,910,420.00	54	5,334,806.00	120	12,019,808.00	191	50,265,034.00	18	4,401,784.00
1965/66.....	34	46,839,357.00	46	8,570,181.00	81	7,279,235.00	161	62,688,773.00	16	3,308,855.00

NOTA: Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

TABLEAU VI
VALEUR DES NAVIRES LIVRÉS AINSI QU'É DES RÉPARATIONS ET CONVERSIONS EFFECTUÉES
DANS LES CHANTIERS CANADIENS 1961-1965

Région de construction	1961	1962	1963	1964	1965
LITTORAL DU PACIFIQUE					
Construction navale.....	\$ 5 238 700	\$ 14 284 100	\$ 62 624 400	\$ 12 079 300	\$ 20 990 100
Réparations et conversions.....	5 592 900	5 961 100	12 190 700	7 824 900	9 441 700
	10 831 600	20 245 200	74 815 100	19 904 200	30 431 800
GRANDS LACS					
Construction navale.....	10 982 900	10 197 800	19 949 100	18 487 900	34 354 400
Réparations et conversions.....	4 277 900	4 101 900	5 225 100	8 075 300	4 732 200
	15 260 800	14 299 700	25 174 200	26 563 200	39 086 600
SAINT-LAURENT					
Construction navale.....	25 171 800	46 233 100	79 674 900	54 516 300	46 690 600
Réparations et conversions.....	12 756 700	10 588 700	10 680 700	13 209 000	19 234 000
	37 928 500	56 821 800	90 355 600	67 725 300	65 924 600
LITTORAL DE L'ATLANTIQUE					
Construction navale.....	2 561 300	16 054 000	21 547 900	44 491 500	6 588 600
Réparations et conversions.....	7 893 900	7 666 600	7 469 800	9 727 100	9 781 000
	10 455 200	23 720 600	29 017 700	54 218 600	16 369 600
Résumé					
Construction navale.....	43 954 700	86 769 000	183 796 300	129 575 000	108 623 700
Réparations et conversions.....	30 521 400	28 318 300	35 566 300	38 836 300	43 208 900
	74 476 100	115 087 300	219 362 600	168 411 300	151 832 600

DAVIE SHIPBUILDING LTD.					
<i>Fort William</i>	Navire à caissage, 493'6"	Puiss. au frein 6,000 c.-v. Diesel.....	6,793	Canada Steamship Lines Ltd.	
<i>Cabel</i>	Navire à caissage, 467'...	Puiss. au frein 6,000 c.-v. Diesel.....	6,017	Gulf Ports Steamship Co. Ltd.	
<i>Laurencediffe Hall</i>	Transporteur de vrac, 730'	Puiss. au frein 8,000 c.-v. Diesel.....	17,917	Industrial Acceptance Corporation Ltd.	
<i>Beavercliffe Hall</i>	Transporteur de vrac, 730'	Puiss. au frein 8,000 c.-v. Diesel.....	17,895	Industrial Acceptance Corporation Ltd.	
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD.					
GEO. T. DAVIE DIVISION					
<i>George Kenner</i>	Chalutier en acier, 129'...	Puiss. au frein 750 c.-v. Diesel.....	312	Booth Fisheries Canadian Co. Ltd.	
<i>Patricia C. Linder</i>	Chalutier en acier, 129'...	Puiss. au frein 750 c.-v. Diesel.....	311	Booth Fisheries Canadian Co. Ltd.	
SAINT JOHN SHIPBUILDING & DRY DOCK CO. LTD.					
<i>Grand Manan</i>	Transbordeur mixte, 174'	Puiss. au frein 1,320 c.-v. Diesel 2 hélices.....	1,443	Engineering Consultants Ltd.	
<i>Irving Sharp</i>	Chaland en acier, 200'...	Aucun.....	1,105	New Brunswick Railway Co. Ltd.	
HALIFAX SHIPYARDS LTD.					
<i>Brandal</i>	Chalutier en acier, 136'6"	1,250 c.-v. Diesel.....	371	M. V. Tem Ltd.	
<i>Alfenson</i>	Chalutier en acier, 136'6"	1,250 c.-v. Diesel.....	371	H. B. Nickerson & Sons Ltd.	
<i>J. E. Kenney</i>	Chalutier en acier, 136'6"	1,250 c.-v. Diesel.....	371	H. B. Nickerson & Sons Ltd.	
FERGUSON INDUSTRIES LTD.					
<i>Burwof</i>	Chalutier en acier, 120'...	650 c.-v. Diesel.....	282	Burgeo Trawlers Ltd.	
<i>Hermitage II</i>	Chalutier en acier, 120'...	650 c.-v. Diesel.....	283	Gaultois Fisheries Ltd.	
<i>Burbound</i>	Chalutier en acier, 120'...	650 c.-v. Diesel.....	282	Burgeo Fish Industries Ltd.	
<i>Bickerton Pride</i>	Chalutier en acier, 120'...	720 c.-v. Diesel.....	283	Bickerton Co-operative Ltd.	

CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1965—Suite

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
BURRARD Dry Dock Co. Ltd. <i>V. T. nos 141, 142 et 143</i>	3 chalands à copeaux 168'	Aucun.....	760 ch.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd. et al.
THE COLLINGWOOD SHIPYARDS LTD. <i>Tarentan</i>	Transporteur de vrac, autodéchargeur, 730'...	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v. Turbine....	19,494	Canadian General Electric Co. Ltd.
<i>Rimouski</i>	Transporteur de vrac, 730'	Puiss. au frein 9,600 c.-v. Diesel.....	18,473	Canada Steamship Lines Ltd.
<i>Roy A. Jodrey</i>	Transporteur de vrac, autodéchargeur, 639'...	Puiss. au frein 6,400 c.-v. Diesel.....	16,154	Algoma Central & Hudson Bay Railway Co.
RUSSEL BROTHERS LTD. <i>Épimée II</i>	Remorqueur en acier, 65'	765 c.-v. Diesel.....	76	Québec North Shore Paper Co. Ltd.
PORT WELER Dry Docks Ltd. <i>Ontario Power</i>	Transporteur de vrac autodéchargeur, 710'...	Puiss. sur l'arbre 4,900 c.-v. Turbine....	20,624	Upper Lakes Shipping Co. Ltd.
CANADIAN VICKERS SHIPYARDS LTD. <i>Don de Dieu</i>	Transporteur de vrac, 730'	9,000 c.-v. Turbine.....	17,564	Distillers Corporation Ltd.
<i>Frank H. Brown</i>	Navire-citerne/ conteneurs, 294'	Puiss. au frein 5,600 c.-v. Diesel.....	8,040	British Yukon Navigation Co. Ltd.
<i>John Cabot</i>	Câblier/brise-glace, 313'	Puiss. sur l'arbre 9,000 c.-v. Diesel-électrique..	5,097	Ministère des Transports
MARINE INDUSTRIES LTD. <i>M.I.L. 496</i>	Péniche en acier, 90'3"	Aucun.....	285	Marine Industries Ltd.
<i>Patrick Morris</i>	Transbordeur mixte, 435'	8,000 c.-v. Diesel.....	9,777	Ministère des Transports
(Transformation importante)				

TABLEAU V
CARACTÉRISTIQUES DES NAVIRES DE L'ÉTAT ET DES NAVIRES MARCHANDS LIVRÉS
PAR LES CHANTIERS CANADIENS EN 1965

Chantier et nom du navire	Type de navire	Appareil propulseur	Tonneaux de jauge brute	Propriétaire
YARROWS LTD. <i>Rivtow Carrier</i>	Chaland autochargeur, 369'.....	Aucun.....	5,772	Cecil S. Cosulich et al.
<i>C.N.A.V. Endeavour</i>	Navire de recherches océanographiques, 235'.	2,900 c.-v. Diesel 2 hélices	1,560	Marine royale du Canada
<i>Island Yarder</i>	Chaland autochargeur, 364'.....	Aucun.....	5,776	Island Tug & Barge Ltd.
<i>Frank Broderick</i>	Ravitailleur de 1 Arctique, 255'.....	2,800 c.-v. Diesel 2 hélices	1,618	Northern Transportation Ltd.
<i>Gibraltar Straits</i>	Remorqueur, 40'.....	3,840 c.-v. Diesel 2 hélices	601	Straits Towing Ltd.
<i>V.T. nos 144, 145, 146, 147, 148, 149 et 160</i>	7 chalands à copeaux, 168'	Aucun.....	776 ch.	Vancouver Tug Boat Co. Ltd.
VICTORIA MACHINERY DEPOT CO. LTD. <i>Straits nos 150, 151, 152, 153 et 154.</i> <i>Euco no 14</i>	5 chalands en acier, 180'. Chaland autodéchargeur, 190'.....	Aucun.....	790 ch.	Straits Marine Ltd.
<i>Comox Queen</i>	Transbordeur mixte, 151'6".....	Aucun.....	1,581	Ocean Cement Ltd.
<i>Queen of Burnaby</i>	Transbordeur mixte, 342'4½".....	1,500 c.-v. Diesel 2 hélices	651	B. C. Dept. of Highways
<i>Island Tug 113, 114 et 115</i>	3 chalands en acier, 175'. Chaland à gravier autodéchargeur, 224'...	6,000 c.-v. Diesel.....	3,542 823 ch.	B. C. Ferry Authority Island Tug & Barge Ltd.
<i>Plymouth</i>	Aucun.....	Aucun.....	1,926	Laarge Cement of North America Ltd.
<i>Powell River Queen</i>	Transbordeur mixte, 207'. Transbordeur mixte, 207'.	1,600 c.-v. Diesel.....	1,125	B. C. Ferry Authority
<i>Mayne Queen</i>	Transbordeur mixte, 207'.	1,600 c.-v. Diesel.....	1,125	B. C. Ferry Authority
<i>Bowen Queen</i>	Transbordeur mixte, 207'.	1,600 c.-v. Diesel.....	1,124	B. C. Ferry Authority
<i>V.M.D. nos 140 et 141</i>	2 chalands en acier, 180'.	Aucun.....	792 ch.	Victoria Machinery Depot Co. Ltd.

Appendice «D»

TABLEAU IV
PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC OcéANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT

(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

—	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964
Total des exportations et des importations—cargaisons solides —(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	21,570	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988	47,901
Pourcentage transporté:														
Sous pavillon canadien.....	7.9	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03	.2	.2	.4	.3	.5
Sous pavillon du Royaume-Uni.....	40.6	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5	20.9
Sous pavillon norvégien.....	10.2	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9	21.3
Sous pavillon panaméen.....	5.9	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0	1.1
Sous pavillon américain.....	8.6	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	.8	1.2
Sous pavillon néerlandais.....	—	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2	3.1
Sous pavillon grec.....	4.6	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1	9.8
Sous pavillon suédois.....	3.5	3.8	3.0	3.4	3.8	10.0	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3	3.2
Sous pavillon allemand.....	—	4.2	6.1	5.8	5.4	5.4	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1	5.8
Sous pavillon japonais.....	—	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1	7.8
Sous pavillon libérien.....	—	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	4.1	11.8	14.7	3.4	9.1	8.5	8.1	9.8
Sous pavillon italien.....	—	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7	—
Sous pavillon russe.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sous d'autres pavillons.....	18.7	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	10.1	4.1
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.—Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans celui «sous d'autres pavillons», pour l'année en cause.

TABLEAU III
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Au 31 MARS 1966
Navires automoteurs de 100 tonnes de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux)
RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA JAUGE

«B» Transbordeurs	ÂGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		TOTAUX	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	1	180	2	206	8	1,163	4	626	—	—	2	298	5	743	1	171	23	3,387
200-499 tx.....	2	598	5	1,474	3	742	5	1,693	1	404	2	650	5	1,564	4	1,474	27	8,599
500-999 tx.....	4	2,863	3	1,621	1	510	1	887	3	2,063	1	950	4	3,003	—	—	17	11,897
1000-1999 tx.....	7	9,716	1	1,834	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	4	5,653	15	20,870
2000-4999 tx.....	9	29,423	3	8,626	—	—	2	9,857	—	—	—	—	1	2,383	2	6,706	17	56,995
5000-9999 tx.....	—	—	—	—	3	20,246	5	35,231	—	—	—	—	—	—	—	—	8	55,477
Totaux.....	23	42,780	14	13,761	16	23,810	17	48,294	4	2,467	5	1,898	17	10,211	11	14,004	107	157,225
«C» Remorqueurs																		
100-199 tx.....	4	651	4	618	4	663	6	839	26	3,924	11	1,491	20	2,733	16	2,156	91	13,075
200-499 tx.....	10	2,212	6	1,390	6	1,400	2	472	21	5,904	8	2,522	15	4,641	18	4,953	86	23,494
500-999 tx.....	1	601	1	501	1	719	—	—	9	5,664	2	1,453	1	544	1	614	16	10,096
Totaux.....	15	3,464	11	2,509	11	2,782	8	1,311	56	15,492	21	5,466	36	7,918	35	7,723	193	46,665
«D» Bateaux de pêche																		
100-199 tx.....	107	16,494	21	2,643	7	864	17	2,579	56	7,628	17	2,378	4	458	3	448	232	33,492
200-499 tx.....	53	15,388	17	4,829	19	5,996	8	2,590	15	4,087	6	1,887	8	2,268	—	—	126	37,045
500-999 tx.....	6	4,304	—	—	3	1,662	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	5,966
Totaux.....	166	36,186	38	7,472	29	8,522	25	5,169	71	11,715	23	4,265	12	2,726	3	448	367	76,503
Totaux globaux de «A», «B», «C» et «D».....	277	539,715	103	270,706	107	273,543	96	162,668	223	164,384	110	46,721	153	190,249	144	368,952	1,213	2,016,938

TABLEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux)
Au 31 mars 1966
RÉPARTITION D'APRÈS L'ÂGE ET LA JAUGE

«A» A passagers, de charge, clients, divers	AGE Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		TOTAUX	
	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge
100-199 tx.....	15	1,961	1	113	5	703	9	1,219	32	1,219	28	3,883	28	3,765	12	1,783	130	18,034
200-499 tx.....	6	2,112	7	2,330	6	1,946	4	1,730	22	7,533	16	5,059	12	3,715	13	4,688	86	29,113
500-999 tx.....	5	3,905	5	4,110	4	2,445	8	5,038	14	9,321	4	3,093	7	5,861	7	4,982	54	38,755
1000-1999 tx.....	9	12,911	4	5,532	4	5,159	6	7,929	7	10,340	9	13,690	16	28,676	6	8,130	61	92,367
2000-4999 tx.....	12	40,964	6	21,842	17	46,833	14	35,379	13	43,835	4	9,367	14	36,985	24	97,617	104	332,822
5,000-9,999 tx.....	6	37,679	7	50,168	2	14,347	1	5,812	1	7,158	—	—	9	69,494	33	229,577	59	414,235
10,000-14,999 tx.....	1	10,239	1	10,061	10	121,032	4	50,787	—	—	—	—	2	20,898	—	—	18	213,017
Plus de 15,000 tx.....	19	347,514	9	152,808	3	45,964	—	—	3	51,916	—	—	—	—	—	—	34	598,202
Totaux.....	73	457,285	40	246,964	51	238,429	46	107,894	92	134,710	61	35,092	88	169,394	95	346,777	546	1,736,545
GROUPES D'ÂGE PAR TYPE DE NAVIRES (Groupe «A»)																		
Navires à passagers, navires de charges, divers.....	35	31,281	16	14,219	20	13,253	31	29,190	79	53,331	48	14,839	51	37,968	34	24,492	314	218,573
Navires de canal.....	—	—	3	8,149	15	41,342	3	7,481	—	—	2	4,955	12	29,064	5	8,675	40	99,666
Navires des lacs supérieurs, transporteurs de vrac et navires à caissage.....	31	404,500	17	212,395	13	155,258	4	50,787	4	55,554	—	—	10	80,622	52	309,415	131	1,268,531
Navires-clients.....	7	21,504	4	12,201	3	28,576	1	4,947	5	14,305	4	2,954	7	5,234	2	1,325	33	91,046
Navires-clients de canal...	—	—	—	—	—	—	7	15,489	4	11,520	7	12,344	8	16,506	2	2,870	28	58,729
Totaux.....	73	457,285	40	246,964	51	238,429	46	107,894	92	134,710	61	35,092	88	169,394	95	346,777	546	1,736,545

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

TABEAU I

Nom- bre	Jauge brute	Nom- bre	Jauge brute
31 mars 1965		31 mars 1966	

Navires océaniques (trafic étranger)

Navires de charge, construction de guerre: 10,000

1	7,158	1	7,158
1	21,372	1	21,372
2	28,530	2	28,530
1	15,185	1	15,185
3	43,715	3	43,715

Navires côtiers

72	205,713	81	240,227
14	54,419	13	49,511
86	260,132	94	289,738

Navires des Grands lacs

151	1,078,283	172	1,350,625
34	77,714	32	76,709
185	1,155,997	204	1,427,334

Résumé

225	1,312,526	255	1,619,382
49	147,318	46	141,405
274	1,459,844	301	1,760,787

NAVIRES CANADIENS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI

—	—	—	—
2	10,580	2	10,580
5	36,382	5	36,382
7	46,962	7	46,962

Maintenus au registre du R.-U.

Transférés au registre du R.-U.

Ravitailleurs prêts.

Du 1^{er} avril 1965 au 31 mars 1966, vingt-trois demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière relativement à un ou plusieurs voyages, ou à une certaine période, ont été présentées. La Commission a recommandé l'approbation de vingt et une de ces demandes et le rejet de deux d'entre elles.

La Commission

Le 21 février 1966, le gouvernement nommait de nouveau M. Howard J. Darling au poste de président de la Commission maritime canadienne. Au 31 mars 1966, le personnel de la Commission comptait 28 employés. La somme de leurs traitements annuels s'élevait à \$170,763.

Ottawa, le 15 juin 1966.

Le président,
H. J. DARLING

Le commissaire,
J. C. RUTLEDGE

Le total ci-dessus représente la somme nette des versements après récupération de la subvention des services suivants:

Matane et Godbout (P.Q.).....	\$30,000
Iles de la Madeleine (P.Q.), Cheticamp et Halifax (N.-É.).....	564
Ile du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse.....	3,528

On prévoit qu'une autre petite somme sera récupérée.

En outre, le gouvernement fédéral a contribué pour une somme de \$45,500, représentant la moitié des dépenses, au coût des services de brise-glaces sur la rivière Miramichi (N.-B.). Cette contribution a été accordée sur une base expérimentale pour un an seulement.

Le tableau X montre le détail des services (voir l'appendice "J").

Dégaussement des navires marchands

Au cours de l'année financière 1965-1966, le crédit visant le dégaussement des navires a été inscrit au budget de la Commission maritime canadienne qui l'a administré de la façon suivante:

Un navire de l'État a été équipé au coût de \$29,407.25 et deux navires de propriété privée l'ont été au coût de \$72,449.07. Une somme de \$16,019.93 a été affectée à l'entretien et à la réparation de huit autres navires, portant le total des dépenses à \$117,876.25.

Mouvement de personnel et de cargaisons militaires

En liaison avec le Comité interarmes des mouvements du ministère de la Défense nationale, la Commission négocie des tarifs océaniques spéciaux pour le mouvement du personnel militaire, des cargaisons militaires et des envois de l'OTAN outre-mer, et elle coordonne les ententes à cet égard avec les lignes de navigation océaniques et les pays destinataires de l'OTAN.

En 1965, les marchandises transportées ont atteint environ 5,400 tonnes, et les paiements pour le transport de ces marchandises se sont élevés à \$321,000. Ces chiffres comprennent 180 tonnes de marchandises expédiées par l'OTAN, dont les prix de transport, s'élevant à \$6,000, ont été payés par les pays destinataires.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission continue de conseiller le ministère du Revenu national au sujet des demandes d'exemption de l'application des lois sur la navigation côtière afin de permettre à des navires battant pavillon étranger de participer temporairement à la navigation côtière. Avant de recommander l'approbation d'une demande, la Commission fait tout ce qu'elle peut pour s'assurer qu'aucun navire battant pavillon canadien et convenant au transport en cause n'est disponible.

III. Généralités

Services subventionnés

La Commission maritime canadienne administre les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1965-1966 des subventions ont été versées pour des services côtiers et d'eaux intérieures seulement. Des subventions ont été accordées à 32 services, dont trois sur le littoral ouest, deux sur les Grands lacs et 27 sur le littoral est. Deux services ont été supprimés et un nouveau service a été ajouté.

Les services du littoral est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que ceux de Terre-Neuve qu'exploitent les chemins de fer Nationaux du Canada sur neuf routes différentes des côtes de Terre-Neuve et du Labrador. Sept demandes de subventions ont été reçues. Dans chaque cas, une étude approfondie du service projeté a été effectuée; cinq demandes ont été refusées, une est encore à l'étude et une a été approuvée.

On a approuvé l'augmentation des subventions à l'égard de quatre services et réduit le montant des subventions à l'égard de trois services. Les fonctionnaires de la Commission maritime canadienne ont fait l'étude et l'inspection de tous les services et ont effectué les relevés nécessaires afin de s'assurer du caractère essentiel des services existants.

La répartition des subventions versées en 1965-1966, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Nouvelle-Ecosse—Terre-Neuve.....	\$ 203,670
Nouvelle-Ecosse—Ile du Prince-Edouard.....	816,321
Nouvelle-Ecosse—Nouveau-Brunswick.....	—
Nouveau-Brunswick—Québec.....	27,523
Ile du Prince-Edouard—Québec.....	42,500
Ile du Prince-Edouard—Terre-Neuve.....	82,900
Québec—Ile du Prince-Edouard—Nouvelle-Ecosse.....	278,000
Québec—Nouvelle-Ecosse.....	34,436
<i>Services provinciaux</i>	
Colombie-Britannique.....	412,000
Nouveau-Brunswick.....	243,000
Terre-Neuve.....	5,879,995
Nouvelle-Ecosse.....	94,300
Québec.....	1,023,200
Ontario.....	235,695
Total global.....	\$9,373,540

autorise un drawback de 99 p. 100 des droits de douane payés sur les marchandises importées qui entrent dans la construction originale des navires, sera abolie sauf en ce qui a trait au matériel militaire. Ce règlement avait été adopté à une période où l'industrie de la construction de navires éprouvait de la difficulté à se procurer des matériaux canadiens à cause du peu de développement de l'industrie au Canada, ce qui n'est plus le cas.

Seront également abolies les dispositions de la Loi aidant à la construction de navires au Canada qui permettent la déduction du revenu imposable des remises de coût en capital. Les dispositions de la loi en question relatives à la dépréciation rapide seront conservées.

Le programme d'assistance directe, dont l'application sera assurée par le ministère de l'Industrie, comportera un grand nombre de mesures visant à réduire les frais, à améliorer l'équipement ainsi qu'à assurer la formation nécessaire du personnel.

Les questions relatives à la construction et à la réparation des navires, y compris l'administration des subventions à la construction de navires, qui relèvent actuellement de la Commission maritime canadienne, seront du ressort du ministère de l'Industrie. Les autres tâches de la Commission maritime canadienne, notamment celles qui ont trait aux subventions à l'exploitation, relèveront encore de ladite Commission dont le ministre des Transports doit répondre au Parlement.

importantes dans les chantiers canadiens. Au cours de l'année financière 1965-1966, 34 certificats représentant une valeur de \$26,596,218.18 ont été délivrés.

Aide à la construction des navires—Subventions

Au cours de l'année financière 1965-1966, 98 demandes, représentant une valeur de \$106,936,995 en frais de construction et d'environ 42 millions en subventions, ont été approuvées en faveur de 49 propriétaires de navires et de 29 chantiers. Les subventions à la construction versées au cours de l'année s'élèvent à \$440,512,684.

Le détail de toutes les subventions au 31 mars 1966, par type de navire et par province, figure aux tableaux VIII et IX (appendices H et I).

Voici le texte d'une déclaration faite le 17 janvier 1966 par le ministre des Transports :

Déclaration sur la ligne de conduite du gouvernement relativement à l'aide à la construction de navires

OTTAWA—Le 2 février 1965, le ministre des Transports annonçait la création d'un comité interministériel ayant pour mission d'étudier la ligne de conduite concernant l'aide à la construction de navires. Ce comité a terminé son travail et le Gouvernement, après une étude approfondie des conclusions du Comité, a décidé de présenter un programme révisé d'aide à la construction navale.

L'un des premiers objectifs visés, c'est que le Canada ait une industrie de construction navale saine et viable. Le programme vise à aider à l'amélioration du rendement d'ensemble de façon que l'industrie puisse en venir à n'avoir besoin que d'une aide ou d'une protection équivalente à celle qui est accordée aux autres industries canadiennes similaires. Le Gouvernement est convaincu que cela peut s'accomplir, dans les conditions actuelles, sans bouleversement grave de l'activité ou de l'embauchage. La production a atteint, dans cette industrie, des niveaux sans précédent au cours des dernières années, et les perspectives des cinq prochaines années sont favorables.

Le gouvernement a l'intention de recommencer, à partir du 1er janvier 1966, à verser des subventions à la construction des navires, égales à 25 p. 100, pendant une période de trois ans. Ce pourcentage serait alors graduellement réduit de 2 p. 100 par année jusqu'à ce que le taux des subventions soit de 17 p. 100 en 1972. Ce taux équivaut à peu près à une protection tarifaire de 20 p. 100 pour l'industrie de la construction des navires. Le nouveau taux de subvention ne s'appliquera pas aux navires construits pour les gouvernements fédéral ou provinciaux, ni aux installations flottantes qui ne sont pas considérées comme navires au sens propre du terme. Dans le cas des bateaux de pêche, on continuera à appliquer le taux actuel de 50 p. 100.

L'adoption du nouveau taux de subvention coïncidera avec l'abolition de la prescription relative à la proportion de matériaux canadiens dans l'admission du régime de subventions afin de permettre à l'industrie de tirer tout le parti possible de la franchise prévue par le tarif canadien pour les divers matériaux utilisés dans la construction des navires. En même temps le Règlement régissant le drawback afférent à la construction de navires, lequel

A titre de comparaison, le tableau VI (appendice F) donne la valeur des navires que les chantiers maritimes du Canada ont livrés de 1961 à 1965 ainsi que la valeur des réparations et conversions que ces mêmes chantiers ont effectuées pendant la même période.

Emploi

La moyenne mensuelle de l'emploi dans les chantiers importants a été de 12,362, ce qui représente une augmentation approximative de 4 p. 100 sur le chiffre de 1964. Ainsi qu'il ressort du tableau ci-après, les chantiers de la côte de l'Atlantique ont connu un niveau d'emploi plus bas, qui a été plus que compensé par une hausse dans chacune des autres régions.

Le tableau suivant donne la moyenne mensuelle de l'emploi dans les principales régions de construction au cours de la décennie 1956-1965 :

Année	Nombre de chantiers ayant fait rapport	Côte du Pacifique	Grands lacs	Saint-Laurent	Côte de l'Atlantique	Total
1956	17	3,544	1,494	6,096	2,757	13,891
1957	16	4,000	1,929	6,520	2,536	14,985
1958	16	2,831	2,362	5,537	2,346	13,076
1959	16	2,176	1,838	4,332	2,026	10,372
1960	16	1,367	1,607	4,653	2,187	9,814
1961	16	1,808	1,390	4,367	2,663	10,228
1962	16	2,723	1,460	5,107	3,210	12,500
1963	16	2,444	1,594	5,400	3,374	12,812
1964	16	2,294	1,950	4,502	3,165	11,911
1965	16	2,464	1,979	5,321	2,598	12,362

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau VII (voir l'appendice G) indique le nombre total et la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime canadienne pour chaque année financière depuis 1955, en vertu de l'article 3 de la Loi, lequel prévoit une dépréciation accélérée pour la construction de navires ainsi que pour les conversions et les modifications importantes de navires existants. Au total, 177 demandes représentant une valeur de \$65,997,628 ont été étudiées au cours de l'année financière 1965-1966.

Aux termes de l'article 4 de la loi en question, lorsque le produit de la disposition d'un navire sert à un remplacement satisfaisant dans un chantier canadien, la Commission maritime canadienne peut délivrer un certificat permettant l'exonération de la reprise de la dépréciation. Cette disposition a eu pour effet d'encourager les propriétaires à moderniser leur équipement par la construction de navires et la conversion de navires existants. A partir de l'entrée en vigueur de cette loi jusqu'au 31 mars 1966, 340 certificats de ce genre ont été délivrés, représentant un montant total de \$145,159,588.86 qui a été affecté à la construction de navires ou à des conversions

II. Construction et réparation des navires

Construction

Au cours de 1965, les chantiers importants ont livré 56 navires, dont les détails figurent au tableau V (appendice E); 49 de ces navires étaient destinés à des entreprises commerciales, un à la Marine royale du Canada, cinq à un gouvernement provincial et un à un ministère du gouvernement fédéral. Les navires de commerce comprenaient neuf chalutiers en acier et sept gros transporteurs de vrac, dont trois autodéchargeurs, deux navires de caissage et un transporteur mixte. Aucun navire de guerre n'a été livré durant l'année, sauf le navire de recherches océanographiques *C.N.A.V. Endeavour*, exploité par la Marine royale pour le compte du Conseil de recherches pour la défense. Le brise-glace-câblier *John Cabot*, livré au ministère des Transports, a été le seul autre navire construit pour le compte du gouvernement fédéral. Quatre transporteurs mixtes ont été construits pour le compte de la British Columbia Ferry Authority et un pour le compte du ministère de la Voirie de la Colombie-Britannique.

La jauge brute globale de tous les navires construits dans les principaux chantiers maritimes au cours de 1965 a atteint 201,959 tonnes. La valeur globale des navires livrés s'est élevée à environ \$108,623,700. Par comparaison à l'année 1964, il y a augmentation de 58 p. 100 de la jauge brute mais diminution de 16 p. 100 de la valeur des navires livrés. Cette contradiction apparente s'explique du fait que, pour la première fois depuis plusieurs années, aucun destroyer d'escorte n'a été livré; en réalité, si on fait abstraction des navires de guerre, la valeur des navires livrés s'est accrue de 31 p. 100.

Réparation

Dans le domaine de la réparation navale, les chantiers ont réparé, remis en état ou mis en cale sèche 2,682 navires marchands et 83 navires de guerre. La valeur globale des travaux terminés en 1965 s'élève à \$43,208,900, répartie entre les quatre régions de construction données ci-après. Par rapport à l'année 1964, ce chiffre représente une augmentation de \$4,372,600.

	Navires de guerre	Navires marchands	Valeur en dollars
Pacifique.....	5	719	9,441,700
Grands lacs.....	3	193	4,752,200
Saint-Laurent.....	8	752	19,234,000
Atlantique.....	67	1,018	9,781,000
	83	2,682	43,208,900
	14		

Registres des navires

La Commission tient des dossiers complets concernant tous les navires automoteurs d'une jauge brute de 100 tonneaux ou plus ainsi que des dossiers moins détaillés concernant les navires non automoteurs de 100 tonneaux ou plus qui sont inscrits au registre canadien.

Elle rassemble des données sur les services côtiers et sur les services de ligne à destination du Canada ou en partant. Elle tient aussi des dossiers concernant les mouvements et les affectations des navires appartenant à des Canadiens. Ces dossiers sont la source de données statistiques nécessaires à certaines études.

La Commission observe et inscrit dans ses dossiers les réalisations et les tendances de l'industrie maritime ainsi que les changements dans les lignes de conduite et les pratiques des gouvernements des autres pays.

Elle tient un registre des demandes de subventions faites en vertu du Règlement sur l'aide à la construction des navires et elle rassemble les données statistiques concernant les demandes approuvées, les paiements versés, les types et les dimensions des navires construits en vertu de ce règlement.

En 1965, le trafic côtier des cargaisons en vrac au transport desquelles ont pris part des navires ne battant pas pavillon canadien a atteint 3,758,878 tonnes réparties comme il suit:

Tonnes	
Pierre calcaire et dolomite.....	1,223,754
Grains.....	766,475
Pétrole et produits du pétrole.....	698,859
Minéral de fer.....	564,421
Charbon.....	376,298
Gypse.....	129,071

Des navires battant pavillon de pays du Commonwealth autres que le Canada ont transporté tout le minéral de fer expédié de Wabana à Sydney et 91 p. 100 du minéral de fer expédié de Sept-Iles à Sydney. Un navire immatriculé dans un pays du Commonwealth a transporté toute la pierre calcaire expédiée durant l'année de Colborne à Clarkson. D'autres navires immatriculés dans des pays du Commonwealth ont effectué 92 p. 100 du transport de charbon entre Sydney et les ports du Saint-Laurent; ils ont transporté 766,475 tonnes de blé des Grands lacs aux ports du Saint-Laurent et 698,859 tonnes de produits du pétrole, surtout à partir de points de la côte est et des Maritimes vers des ports du Saint-Laurent et ils ont transporté, dans le service côtier 129,071 tonnes du gypse chargé à des ports de l'est du Canada.

Chiffres définitifs de 1964—Trafic côtier apparent

Le tableau qui suit donne les chiffres concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers:

Denrée		Tonnes	
		courtes	
		Pourcentage	
Grains.....	13,324,382	25.5	
Pétrole et produits du pétrole.....	10,861,687	20.8	
Bois à pâte.....	7,271,375	13.9	
Billes, perches, poteaux, etc.....	4,254,520	8.1	
Sable, gravier et pierre.....	2,450,071	4.7	
Pierre calcaire et dolomite.....	1,971,611	3.8	
Minéral de fer.....	1,517,506	2.9	
Minéral d'ilménite.....	1,362,415	2.6	
Charbon et coke.....	1,133,749	2.1	
Echelles.....	997,812	1.9	
Ciment et produits.....	997,064	1.9	
Produits manufacturés.....	583,160	1.1	
Papier à journal et autre papier.....	508,724	1.0	
Produits chimiques, etc.....	485,209	.9	
Gypse.....	420,324	.8	
Pâte de bois.....	414,794	.8	
Minéraux industriels.....	408,631	.8	
Bois d'œuvre, etc.....	297,896	.6	
Autres produits miniers.....	201,323	.4	
Toutes autres denrées.....	2,839,878	5.4	
		52,302,131	
		100.0	

Diminution

Grains.....	1,114,872
Sable, gravier et pierre.....	480,188
Pierre calcaire et dolomite.....	403,330
Bois à pâte.....	240,446
Charbon et coke.....	104,674
Ételles.....	98,373
Ciments et produits.....	79,266

Cinquante navires de pays du Commonwealth non immatriculés au Canada ainsi que cinq navires battant pavillon étranger et exploités en vertu de dispenses temporaires de l'application des lois sur la navigation côtière se sont livrés au cabotage au Canada en 1965.

Les cargaisons transportées par des navires ne battant pas pavillon canadien ont atteint au total 4,054,262 tonnes, soit 7.6 p. 100 de tout le trafic côtier de 1965. C'est une augmentation de 26,718 tonnes, ou de 0.7 p. 100, par rapport à l'année 1964.

Sur le nombre des navires ne battant pas pavillon canadien qui ont participé au trafic côtier en 1965, trente-quatre ont été affectés au transport des marchandises en vrac, sept aux services de ligne côtiers, deux au transport intercôtier, cinq à divers trafics; sept étaient des navires-citernes.

Les services assurés par ces navires et le nombre de tonnes qu'ils ont transportées sont les suivants:

<i>Tonnes de cargaison</i>	
<i>Grands lacs</i>	1,728,276
Des Grands lacs au Saint-Laurent.....	398,821
Des Grands lacs à la côte est et à Terre-Neuve.....	53,108
<i>Saint-Laurent</i>	41,540
Du Saint-Laurent à la côte est.....	333,881
Du Saint-Laurent aux Grands lacs, à la côte est et à l'Arctique.....	102,685
<i>Terre-Neuve</i>	83,259
De Terre-Neuve à la côte est.....	202,592
De Terre-Neuve aux Grands lacs et du Saint-Laurent.....	97,721
<i>Côte est</i>	284,535
De la côte est au Saint-Laurent.....	640,288
De la côte est à Terre-Neuve.....	75,012
<i>Intercoûtier</i>	12,514
De l'Arctique de l'est au Saint-Laurent.....	30
	<u>4,054,262</u>

Vingt-quatre navires appartenant à des Canadiens et immatriculés dans des pays du Commonwealth autres que le Canada ont participé au trafic côtier; ils ont transporté 1,942,656 tonnes, soit 945,282 tonnes de moins que le total des cargaisons transportées par les navires de la même catégorie en 1964.

Voici la répartition de ces navires par pays d'immatriculation:

Nombre de navires	Pays d'immatriculation	Nombre de voyages
1	Allemagne de l'Est.	3
83	Allemagne de l'Ouest.	223
1	Argentine	2
2	Bahamas	2
2	Belgique	5
1	Bésil.	1
1	Chypre.	3
1	Danemark.	18
12	Egypte.	4
2	Espagne.	1
1	Etats-Unis.	32
15	Finlande.	23
10	Formose (Chine nationaliste).	7
16	France.	40
6	Ghana.	7
41	Grèce.	72
1	Hong Kong.	1
8	Inde.	8
3	Irlande.	11
3	Israël.	28
12	Italie.	29
23	Japon.	35
51	Libéria.	84
127	Norvège.	280
13	Panama.	19
19	Pays-Bas.	53
98	Royaume-Uni.	276
2	Russie.	2
45	Suède.	108
3	Suisse.	4
11	Yugoslavie.	24
632		1,405

La navigation côtière au Canada—1965 (Année civile)

Suivant les estimations provisoires, les marchandises transportées en 1965 par les navires côtiers au Canada, y compris ceux des Grands lacs, ont atteint 53,600,680 tonnes, ce qui représente une augmentation de 1,298,549 tonnes par rapport aux chiffres définitifs de l'année 1964.

La différence de tonnage entre les chiffres définitifs de 1964 et les chiffres préliminaires de 1965 résulte de la diminution ou de l'augmentation des denrées importantes énumérées ci-après:

Augmentation	Tonnes
Billas, perches, poteaux, etc.	1,168,915
Minéral de fer.	926,191
Huiles et produits de pétrole.	524,880
Pâte de bois.	126,608
Bois d'oeuvre, etc.	113,724
Gypse.	108,444
Minéral d'ilménite.	100,096
Toutes autres denrées.	750,840

Les tonnages sont donnés en tonnes courtes de 2,000 livres et comprennent les cargaisons solides et liquides. La participation des navires battant pavillon canadien au commerce international a trait en grande partie au trafic à destination et en provenance des ports américains des Grands lacs.

Services de ligne

En 1965, les services de ligne océaniques qui se chargent du commerce d'exportation du Canada à partir des ports canadiens étaient au nombre de 167, dont 3 étaient assurés par des compagnies utilisant des navires étrangers affrétés.

Les services de ligne quittant les ports du fleuve et du golfe Saint-Laurent et ceux des provinces de l'Atlantique dans l'est du Canada étaient au nombre de 102 dont 59 ont aussi desservi les Grands lacs. Les 102 services de ligne se répartissent ainsi: 24 au Royaume-Uni; 27 au nord et au sud de l'Europe continentale; 8 à la Méditerranée; 4 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan; 8 à l'Extrême-Orient; 4 à l'Afrique occidentale, à l'Afrique du Sud et à l'Afrique orientale; 8 aux Caraïbes; 3 à l'Amérique centrale (côtes de l'est et de l'ouest) et au Mexique; 10 à l'Amérique du Sud (côtes de l'est et de l'ouest); 5 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande et 1 aux îles du Pacifique.

Les services de ligne, au nombre de 65, ayant leurs ports d'attache sur la côte du Pacifique, ont assuré les liaisons suivantes: 6 au Royaume-Uni; 9 au nord et au sud de l'Europe continentale; 4 à la Méditerranée; 4 au Proche-Orient, à l'Inde et au Pakistan; 14 à l'Extrême-Orient; 1 à l'Afrique (côtes sud et est); 3 aux Caraïbes; 5 à l'Amérique centrale (côtes est et ouest) et au Mexique; 4 à l'Amérique du sud (côtes est et ouest); 8 à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande; 6 aux îles du Pacifique et 1 autour du globe.

Les pays participants ont assuré les services de ligne suivants: États-Unis, 22; Royaume-Uni, 26; Japon, 11; Norvège, 15; Canada, 6; Suède, 12; Allemagne, 7; Pays-Bas, 7; tous les autres pays, 61.

Trafic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

Six cent trente-deux navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada sont entrés dans la voie maritime du Saint-Laurent au cours de 1965, effectuant 1,405 voyages à partir de ports d'outre-mer. Trois cent huit de ces navires étaient des navires de charge et six, des navires-citernes affectés aux services de ligne océaniques réguliers; deux cent soixante-seize autres navires de charge et quarante-deux navires-citernes ont assuré des services de navigation à la cueillette.

faute de cargaisons, 0.2 p. 100; pour réparations, 0.3 p. 100; autres raisons, 0.2 p. 100. L'hivernage a représenté 34 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes du type navire de canal de la flotte des Grands lacs ont été utilisés durant 97.5 p. 100 de la saison de navigation et ils ont été inactifs durant 2.5 p. 100 de la saison pour réparations. L'hivernage a représenté 34 p. 100 de l'année.

Les navires d'une jauge brute de plus de 1,000 tonneaux de la flotte de la côte ouest, y compris les navires de croisière saisonniers et les transbordeurs, ont été utilisés durant 78 p. 100 de la saison. Ils ont été inactifs durant la saison d'exploitation comme il suit: faute de travail, pendant 17 p. 100 du temps; pour réparations, 4.7 p. 100; autres raisons, 0.3 p. 100. L'hivernage a représenté 10 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes de la côte ouest ont été utilisés durant 93 p. 100 de l'année et il n'y a pas eu de désarmement pour l'hiver. Les 7 p. 100 du temps durant lesquels ces navires ont été inactifs se répartissent comme il suit: 0.84 p. 100 faute de travail, 5.75 p. 100 pour réparations et 0.41 p. 100 pour d'autres raisons.

Le tableau IV (voir l'appendice D) indique la part prise par les navires battant pavillon du Canada et d'autres pays au transport océanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les Etats-Unis.

Volume du commerce international maritime du Canada

Les tonnages indiqués dans le tableau qui suit représentent la participation du transport maritime au commerce international du Canada au cours des années civiles 1964 et 1965, y compris le commerce avec les Etats-Unis, le Groënland et les îles Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi que la participation des navires battant pavillon canadien:

Année	Exporta- tions, dé- charges (tonnes)	Importa- tions, dé- charges (tonnes)	Total (tonnes)	Participa- tion des navires battant pavillon canadien (tonnes)	Pour- centage
1964 (Chiffres définitifs).....	83,510,707	47,578,260	131,088,967	31,895,100	24.33
1965 (Chiffres préliminaires).....	82,358,979	53,555,100	135,914,079	35,294,880	26.0
Augmentations ou diminutions.....	1,151,728 (Dimin.)	5,976,840 (Augment.)	4,825,112 (Augment.)	3,399,780 (Augment.)	
Augmentations ou diminutions en %.....	1.4% (Dimin.)	12.6% (Augment.)	3.6% (Augment.)	10.7% (Augment.)	

Navire à passagers, navires de charge, navires-citernes, divers (non compris les navires de canal, les navires des lacs supérieurs ni les navires à caissage).....	Moins de 25 ans			Total
	25 ans et moins de 50	50 ans ou plus		
201	110	36	347	
Navires de canal (navires de charge et navires-citernes).....	32	7	68	
Navires des lacs supérieurs et navires à caissage.....	69	52	131	
Transbordeurs.....	74	22	107	
Remorqueurs.....	101	57	193	
Bateaux de pêche.....	329	35	367	1,213
806	263	144		

Affectation des navires

Le navire de 10,000 tonneaux construit durant la guerre, l'un des deux navires de charge de la flotte océanique, a été utilisé pendant 30 p. 100 de l'année pour le ravitailllement du Nord. Le reste de l'année, il a été inactif soit faute de travail soit parce qu'il était désarmé pour l'hiver. L'autre navire de charge océanique a été employé au transport de concentrés de minerai vers l'Europe durant toute l'année à l'exception de sept jours durant lesquels il a subi de légères réparations. Le seul navire-citerne océanique qui reste a été employé durant 76.5 p. 100 de l'année et il a été en réparation durant le reste du temps, c'est-à-dire 23.5 p. 100 de l'année.

Les navires à passagers, les navires de charge et les transbordeurs d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus, de la côte est, ont été utilisés durant 95 p. 100 de la saison de navigation. Ils ont été inactifs durant 5 p. 100 de la saison comme il suit: faute de cargaisons, 0.9 p. 100; pour réparations, 3.6 p. 100; autres raisons, 0.5 p. 100. L'hivernage de ces navires a représenté 16.3 p. 100 de l'année.

Les navires-citernes de la côte est ont été utilisés durant 95.5 p. 100 de la saison de navigation. Ils ont été inactifs durant 4.5 p. 100 de la saison comme il suit: faute de travail, 1.3 p. 100; pour réparations, 2.8 p. 100; autres raisons, 0.4 p. 100. L'hivernage de ces navires a représenté 2.9 p. 100 de l'année.

Les navires de transport en vrac et les navires de charge et à passagers des lacs supérieurs de la flotte des Grands lacs, ont été utilisés durant 98.3 p. 100 de la saison de navigation. Durant le reste de la saison, ces navires ont été inactifs pour les raisons suivantes: faute de cargaisons, 0.14 p. 100; pour réparations, 1.4 p. 100; autres raisons, 0.16 p. 100. L'hivernage a représenté 34.5 p. 100 de l'année.

Les navires de charge du type navire de canal de la flotte des Grands lacs ont été utilisés durant 99.3 p. 100 de la saison de navigation. Ils ont été inactifs durant 0.7 p. 100 de la saison comme il suit:

Laurenceciffé Hall, l'*Ontario Power*, le *Rimouski* et le Roy A. *Jodrey*. Les navires à caissage *Fort William*, *Labradoc* et *Prindoc* sont trois nouveaux navires additionnels pour le service des Grands lacs et du Saint-Laurent.

Les dispositions de la loi réservant aux navires d'immatriculation canadienne le transport entre des ports du bas Saint-Laurent et des ports canadiens des Grands lacs sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1966. En prévision de cette mesure, un grand nombre de vieux navires des lacs, construits aux États-Unis, et exploités dans la région en cause on été portés au registre canadien. Ce sont les navires suivants, dont la jauge brute s'échelonne entre 3,598 et 10,418 tonneaux: *Elmdale*, G. G. *Post*, *George Hindman*, *George M. Carl*, *Goderich*, *Grovedale*, *Helen Evans*, *Hillsdale*, *Howard Hindman*, *Leadale*, *Manitoba*, *Merton E. Farr*, *Outarde*, *Parkdale*, *Parker Evans*, *Pinedale*, *Pointe Noire*, *Ridgelowin*, *Ruth Hindman*, *Sheller Bay*, *Sprucedale*, *Thorold*, *Westdale* et *Warton*.

Au cours de la première partie de l'année, le navire de canal *Baygeorge* a subi d'importantes modifications qui ont augmenté sa jauge brute d'environ mille tonneaux. Huit navires de canal, les A. A. *Hudson*, *Brown Beaver*, *Coalfax*, *Grey Beaver*, *Keyshy*, *Soreldoc*, *Troisdac* et *Wallaceburg* ont été vendus pour la ferraille ainsi que deux navires des lacs, l'*Algoso* et la *Vandoc*. Le navire des lacs *Lake-ton* est maintenant utilisé pour l'entreposage des grains et le *Federal Husky*, navire des lacs qui servait de chaland, a été vendu à des étrangers.

La flotte de navires-citernes des Grands lacs a diminué de deux unités. Les navires-citernes et navires de canal *Imperial Simcoe* et *Imperial Welland* ont été vendus pour la ferraille. Un autre navire-citerne et navire de canal, le *Lake Transport*, sert maintenant de chaland à combustible. Le navire-citerne côtier *Imperial Sarnia* a été affecté au service des Grands lacs ce qui porte à 32 le nombre des navires-citernes des Grands lacs dont la plupart sont du type navire de canal.

Outre les navires immatriculés au Royaume-Uni en vertu de l'entente de transfert ou susceptibles d'être transférés à l'immatriculation canadienne, on connaît 39 navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus appartenant à des armateurs canadiens, dont 13 sont immatriculés au Royaume-Uni, 12 dans des pays du Commonwealth et 14 dans des pays étrangers.

Les tableaux II et III (voir les appendices B et C) énumèrent par groupes de jauge et d'âge les navires de commerce automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus immatriculés au Canada. Comme on peut le voir ci-dessous, un grand nombre de vieux navires sont encore en service.

DIX-NEUVIÈME RAPPORT ANNUEL

I. Transport maritime

Sauf indication contraire, le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1965 au 31 mars 1966.

Au cours de l'année écoulée, la flotte canadienne de navires de commerce d'une jauge brute de 1,000 tonnes ou plus a augmenté de vingt-sept unités. Aux fins de comparaison, le tableau I de l'Appendice A donne le nombre et la jauge des navires qui composaient la flotte des océaniques, celle des navires côtiers et celle des navires des Grands lacs le 31 mars 1965 et le 31 mars 1966.

La flotte océanique n'a pas subi de changement et comprenait encore trois navires dont un navire de charge, un transporteur de vrac-pétrolier et un navire-citerne. Il est à signaler cependant qu'un certain nombre de navires des Grands lacs ont fait de la navigation en haute mer durant l'hiver.

La flotte côtière s'est augmentée de deux transbordeurs d'autos et de passagers pour service dans la région de l'Atlantique, le nouveau navire *Grand Manan* et le *Patrick Morris* (l'ancien *New Grand Haven*, immatriculé aux États-Unis); et de quatre nouveaux transbordeurs d'autos et de passagers pour la côte du Pacifique, le *Queen of Burnaby*, le *Powell River Queen*, le *Mayne Queen* et le *Bowen Queen*. La flotte du Pacifique s'est augmentée de trois navires de charge: le *Frank Broderick*, ravitailleur de l'Arctique, le *Frank H. Brown*, navire-citerne et navire à conteneurs et le navire de charge côtier *Island Prince* (l'ancien *Hoegh Ariane* d'immatriculation norvégienne). Le navire à caissage *Cabot* a été ajouté au service de la côte est tandis que le navire de charge côtier *Rexlon Kent* a été vendu pour la ferraille. La flotte de navires-citernes côtiers est demeurée la même sauf que le navire-citerne *Imperial Sarnia* a passé du service de la côte est à celui des Grand lacs.

C'est la flotte des Grands lacs qui a subi le plus de changements passant de cent quarante-sept unités à cent soixante-dix. Deux navires à passagers, l'*Assiniboia* et le *Kewatin*, ont été retirés du service de passagers et de marchandises pour être exclusivement employés au transport de cargaisons solides, ce qui a laissé deux navires affectés au service des passagers sur les lacs, le *Norgoma* et le *Norisle*. Six nouveaux transporteurs de vrac ont été ajoutés à la flotte au cours de l'année: le *Beavercliff Hall*, le *Don de Dieu*, le

L'honorable JOHN W. PICKERSGILL, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,
Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1965 et le 31 mars 1966.

Le président,
H. J. DARLING

OTTAWA,
le 15 juin 1966

N° de catalogue: TMI-1966

1966

Ottawa, Canada

Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.

PRÉSENTE EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 15 JUIN 1966

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

DIX-NEUVIÈME RAPPORT

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 15 JUIN 1966

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

DIX-NEUVIÈME RAPPORT

CAI
TA 71
- A 55

TWENTIETH REPORT
(OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 15, 1967



**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.**

CAI
TA 71
-155

TWENTIETH REPORT
OF THE
CANADIAN
MARITIME COMMISSION

JUNE 15, 1967

**SUBMITTED UNDER THE PROVISIONS OF THE CANADIAN
MARITIME COMMISSION ACT, 1947.**

©
ROGER DUHAMEL, F.R.S.C.
Queen's Printer and Controller of Stationery
Ottawa, 1967

Cat. No.: TM1-1967



The Honourable JOHN W. PICKERSGILL, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Ottawa, Ontario.

SIR,

In conformity with the provisions of Section 13 of the Canadian Maritime Commission Act, 1947, I have the honour to submit herewith the twentieth report of the Canadian Maritime Commission, covering the period between April 1, 1966, and March 31, 1967.

H. J. DARLING,
Chairman

OTTAWA,
June 15, 1967

THE TWENTIETH ANNUAL REPORT

I. Shipping

This report covers the period April 1, 1966 to March 31, 1967, except where otherwise indicated.

During the past year Canada's merchant fleet of ships of 1,000 gross tons and over, showed a net increase of ten vessels and 167,668 gross tons. See Table I (Appendix "A") for comparison with the previous year.

In the overall picture twenty-three vessels were added for a gain of 207,350 gross tons, while thirteen vessels totalling 49,662 gross tons were disposed of in that period.

Acquisitions included nine new ships from Canadian yards which were responsible for increasing the total-fleet volume by 127,692 gross tons. Thirteen foreign-built vessels, none of which was new, were imported and accounted for 36% of all newly-acquired tonnage for the year. A tanker, previously believed to have been converted to a barge, was re-instated as part of the Lakes self-propelled fleet. These, together with tonnage changes in three other ships, made up the increases in 1966.

Decreases resulted from the transfer of two ships to another Commonwealth register, the sale of five vessels to foreign buyers for service outside Canada, two ships broken up, three others sold for scrapping and the last whaleback-type laker having been donated by her owners for use as a marine museum.

In the ocean-going fleet, new tonnage was added when the Canadian-built ore-oil carrier "H 1070" came on the register in June and set out on her maiden voyage in July with a cargo for Belgium. Also briefly engaging in ocean trades during the winter between December and April, were three vessels from the coastal fleet and three from the Great Lakes, all of which made trans-Atlantic voyages in that period.

The fleet of coastal traders gained seven ships but lost the five mentioned above when they were sold to non-Canadian owners and transferred to other registers. These included the three Saguenay river cruise vessels *Richelieu*, *St. Lawrence* and *Tadoussac* to interests in Belgium; the *Highliner*, a postwar UK-built cargo ship to Cyprian owners and the 11-year old Canadian-built container ship *Clifford J. Rogers* to a Bahamas concern. The seven acquisitions comprised both new Canadian-built tonnage as well as recently-built and older imports. Canadian yards produced three ships, the tanker *Imperial Acadia* and ferry *Sieur D'Amours* for the east coast and *St. Lawrence* river and the *Queen of Prince Rupert* for ferry service on the Pacific

Coast. The four imports for coastal trading were the UK-built cargo ships *Ghislain* and *Humberbrook*, 17 and 14-years old respectively, and the *Leif Eiriksson*, a ferry, built in Germany in 1964. These three were for eastern Canadian waters. The 22-year old *Trailer Princess* built in the United States as a naval landing craft, was brought in during 1965, converted in Canada and commenced service last year as a trailer ferry on the B.C. coast.

More than half the year's net increases were additions to the Great Lakes fleet where the intake was 15 vessels for 159,059 gross tons against a loss of 8 ships for 24,464 gross tons. New buildings from Canadian yards represented slightly better than 57% of the tonnage acquired for the Lakes during the year. These were five 712' bulk carriers, two of which were self-unloaders, *A. S. Glossbrenner*, *Manitoulin*, *Maplecliffe Hall*, *Richelieu* and *Simcoe*. Again in 1966, as in the previous year, a number of 60-year old USA-built upper lakers were imported into Canada, so that today, more than one-third of the total Canadian Lakes fleet consists of ships built in the United States of America more than 22 years ago, seventy-one vessels in all, of which fifty-seven came into being prior to the first World War. Those in this category which were imported during 1966 included *Augustus B. Wolvin*, *Goudreau*, *Heron Bay*, *Martha Hindman*, *Meaford*, *Michipicoten*, *Stonefax* and *Thornhill*. Their tonnage represented more than 40% of the new acquisitions for the Lakes fleet last year. The balance of additions comprised the *Dolomite*, another USA-built laker, a self-unloader aged 70 years, which was transferred to Canada from Bermuda register and finally, the re-instatement of the 36-year old Canadian-built tanker *Lake Transport* which apparently remained as a self-propelled vessel during 1966.

Losses to the Lakes fleet occurred as several vessels were sent to the shipbreakers. The canaller *Glenelg* and Upper Laker *L. A. McCorquodale* having in fact been broken up and two more canallers *Brookdale* and *Valleydale* sold for scrapping. The Upper Lakes *Bayton* was also sold for scrap; later she was stripped down and sunk in Lake Michigan. The remaining three deletions were the result of transfer to Bahamas register of the canallers *Grainmotor* and *Battleford* and the retirement of the whaleback upper laker *John Ericsson* which is no longer to be used as a commercial carrier.

Gross tonnage increases were recorded during the year for the lakes vessels *Cedarbranch* and *Hallfax* and for the coastal ship *Pierre Radisson*, due to structural changes in each case. Minor adjustments to the registry figures were the reason for slight decreases in the gross tonnage for lakers *Comeaudoc* and *Seaway Queen*.

In addition to vessels on the United Kingdom register under transfer arrangements, or subject to possible transfer to Canadian register, there were 35 known Canadian-owned vessels of 1,000 gross tons and over, of which 11 were on United Kingdom register, 9 were

registered in other Commonwealth countries and 15 were registered in foreign countries.

Tables II and III (Appendices "B" and "C") list the Canadian-registered commercial self-propelled vessels of 100 gross tons and over, by tonnage and age groups. As may be seen below, a large number of old vessels are still in operation:

	<u>Under 25 years</u>	<u>25 years and under 50</u>	<u>50 years and over</u>	<u>Totals</u>
Passenger, Cargo, Tankers, Miscellaneous (Exclusive of Canallers, Upper Lakers and Package Freighters).....	213	98	30	341
Canallers—Dry Cargo and Tankers.....	32	26	6	64
Great Lakes Bulk Carriers and Package Freighters.....	75	8	62	145
Ferries.....	76	23	8	107
Tugs.....	95	60	35	190
Fishing Vessels.....	339	53	3	395
	<u>830</u>	<u>268</u>	<u>144</u>	<u>1,242</u>

Volume of Canada's Water-Borne International Trade

Canada's international trade, by water transportation, during the calendar years of 1965 and 1966, including trade with the United States of America, Greenland and the Islands of St. Pierre and Miquelon, was as follows, showing Canadian-flag participation:

<i>Year</i>	<i>Exports Loaded (tons)</i>	<i>Imports Unloaded (tons)</i>	<i>Total Trade (tons)</i>	<i>Canadian- flag ships' participation in total trade (tons)</i>	<i>Percent- age</i>
1965 (Final).....	82,145,421	53,644,740	135,790,161	34,825,588	25.65
1966 (Preliminary)....	84,092,328	52,894,546	136,986,874	42,090,626	30.73
Increases or Decreases.....	1,946,907 (increase)	750,194 (decrease)	1,196,713 (increase)	7,265,038 (increase)	
Percentage increases or decreases.....	2.4% (increase)	1.4% (decrease)	0.9% (increase)	20.9% (increase)	

The above table includes dry and liquid cargo shipments and represents tons of 2000 lbs. In 1966, Canadian-registered ships' share was almost entirely in the trade with the United States of America, particularly to and from U.S.A. ports in the Great Lakes.

Table IV (Appendix D) shows the participation of Canadian-flag vessels and that of other countries' vessels engaged in the transportation of dry-cargo tonnage overseas, excluding trade with or via the United States of America.

Ocean Liner Services

In 1966, ocean liner services operating out of Canadian ports and serving Canada's export trade numbered 167, of which 4 were Canadian lines employing chartered foreign vessels.

From Eastern Canadian ports of the River and Gulf of St. Lawrence and the Atlantic Provinces, there were 100 services. Of these, 47 also served the Great Lakes. These 100 services comprised 23 to the United Kingdom; 26 to North and North West Europe; 7 to the Mediterranean; 4 to the Near East, India and Pakistan; 8 to the Far East; 5 to West, South and East Africa; 10 to the Caribbean; 3 to Central America (East and West Coasts) and Mexico; 9 to South America (East and West Coasts); and 5 to Australia and New Zealand.

From Pacific Coast ports 67 liner services operated as follows: to the United Kingdom, 6; to North and North West Europe, 8; to the Mediterranean, 4; to the Near East, India and Pakistan, 5; to the Far East, 13; to Africa (South and East Coasts), 1; to the Caribbean, 3; to Central America (East and West Coasts) and Mexico, 6; to South America (East and West Coasts), 4; to Australia and New Zealand, 9; to the Pacific Islands, 7; and around the World, 1.

The principal participating nations in these liner services are: United Kingdom, 24 services; United States, 20; Japan, 12; Norway, 12; Sweden, 10; Germany, 8; Canada, 7; Netherlands, 6; and all other nations, 68.

Direct Trade Between the Great Lakes and Overseas Ports

Six hundred and twenty-three ships of non-Canadian registry entered the St. Lawrence Seaway system during 1966, making 1,354 trips from ports overseas. Three hundred and nine of these were dry-cargo ships and one was a tanker employed in regular liner services; another 275 dry-cargo vessels and thirty-nine tankers operated in the tramp services.

The distribution of these vessels according to country of registry is as follows:

<u>Registry</u>	<u>Number of Ships</u>	<u>Number of Trips</u>
Belgium.....	2	5
Czechoslovakia.....	1	1
Denmark.....	7	13
Finland.....	2	3
Formosa (Taiwan).....	2	4
France.....	11	36
Germany (West).....	99	264
Ghana.....	7	11
Gibraltar.....	1	1
Greece.....	36	68
India.....	8	8
Ireland.....	8	17
Israel.....	13	27

<u>Registry</u>	<u>Number of Ships</u>	<u>Number of Trips</u>
Italy.....	9	20
Japan.....	28	40
Lebanon.....	2	2
Liberia.....	65	123
Netherlands.....	25	67
Norway.....	118	236
Panama.....	9	11
Russia.....	4	8
Spain.....	1	1
Sweden.....	41	103
Switzerland.....	2	3
United Kingdom.....	100	238
United States.....	9	21
Yugoslavia.....	13	23
	<u>623</u>	<u>1,354</u>

Coastal Trade of Canada — 1966 (Calendar Year)

According to preliminary estimates, the volume of water-borne freight in Canada's coasting trade, including inter-Canadian-port trading on the Great Lakes, was 60,920,683 tons in 1966. This represents an increase of more than seven and a half million tons over the final figures for 1965.

The cargo tonnage differences between the final figures for 1965 and the preliminary figures for 1966 are made up of increases and decreases in the volume of various commodities, as follows:

<u>Increases</u>	<u>Tons</u>
Logs, posts, poles, etc.....	2,808,648
Grain.....	2,330,096
Pulpwood.....	1,046,856
Iron Ore.....	1,034,600
Petroleum Oils and Products.....	661,537
Coal and Coke.....	325,935
Salt.....	159,695
Plate and Sheet Steel.....	96,471
Cement.....	93,540
Hogged Fuel.....	61,488
Limestone & Dolomite.....	11,823
All other cargo.....	125,081
	<u>8,755,770</u>
<u>Decreases</u>	
Ilmenite Ore.....	428,295
Woodpulp.....	275,111
Sand, Gravel and Stone.....	202,867
Newsprint and Paper.....	199,388
Gypsum.....	136,511
Lumber & Timber.....	6,996
	<u>1,249,168</u>

Thirty-nine Commonwealth vessels of non-Canadian registry, one ship registered in the Republic of Ireland and two foreign-registered tankers, operated in the coasting trade during 1966. The tankers were

permitted by waiver of the coastal law to relieve two emergency situations in the transportation of gasoline and fuel oil.

Cargoes carried by these forty-two non-Canadian flag ships amounted to 1,741,005 tons, or 2.9% of the total coastwise trade for the calendar year. By comparison, this is a 57% reduction from the corresponding tonnage carried by such vessels in 1965 and demonstrates the effectiveness of last year's restrictive legislation pertaining to certain geographical areas in Canada.

In 1966 half the vessels of other-flag were occupied in bulk trade movements, principally to and from the east coast of Canada. Another seven ships were tankers, serving the ports in the Maritime provinces and Newfoundland. Four vessels were engaged for varying periods in regular coastal liner services and the rest found employment in miscellaneous trades, including several intercoastal voyages.

The trading areas in which these vessels served and the tonnages they carried were as follows:

	<u>Tons of Cargo</u>
<i>Great Lakes Trading</i>	—
Great Lakes to St. Lawrence River	—
Great Lakes to East Coast	58,451
Great Lakes to Newfoundland	—
<i>St. Lawrence River Trading</i>	50,410
St. Lawrence River to Great Lakes	—
St. Lawrence River to East Coast	70,302
St. Lawrence River to Newfoundland	25,457
St. Lawrence River to Arctic	7,012
<i>Newfoundland Trading</i>	92,088
Newfoundland to Great Lakes	—
Newfoundland to St. Lawrence River	93,225
Newfoundland to East Coast	470,773
<i>East Coast Trading</i>	158,469
East Coast to Great Lakes	16,307
East Coast to St. Lawrence River	604,511
East Coast to Newfoundland	65,766
<i>Inter-Coastal Trading</i>	20,122
<i>Pacific Coast Trading</i>	100
<i>Eastern Arctic Trading</i>	56
Eastern Arctic to St. Lawrence River	7,956
	<u>1,741,005</u>

Seven of the Commonwealth-flag vessels were Canadian-owned, all under 1,000 gross tons except for one of the four dry cargo ships included in the group. The others were two tankers and a barge. Their total for the year was 134,772 tons of cargo, less than 1% of the comparable figure for last year due to the large number of vessels in this category which returned to the Canadian register during 1965.

The following shows the bulk commodity participation by vessels registered outside Canada during 1966, aggregating 1,677,156 tons for the season:

	<i>Tons</i>
Iron Ore.....	516,017
Petroleum and Petroleum Products.....	497,603
Coal.....	384,244
Gypsum.....	148,155
Grain.....	50,070
Copper Ore & Concentrates.....	51,693
All other bulk cargoes.....	29,374
	<hr/> 1,677,156

The ships of Commonwealth-flag figured predominantly in the movement of iron ore from Wabana, their participation being close to 90%. They also carried 60% of the gypsum from Little Narrows to Canadian destinations as well as 28% and 29% respectively, of the domestic shipments of iron ore out of Sept-Iles and coal from Sydney to other Canadian coastal ports.

Final Figures for 1965—Apparent Coastal Volume

Of the major commodities carried in the coastal trade, the tonnages and percentages are as follows:

<i>Commodity</i>	<i>Short Tons</i>	<i>Percentage</i>
Grain.....	12,114,891	22.7
Petroleum Oil & Products.....	11,181,075	20.9
Pulpwood.....	7,157,671	13.4
Logs, Posts, Poles, etc.....	5,178,788	9.7
Iron Ore.....	2,497,664	4.7
Sand, Gravel & Stone.....	2,107,695	4.0
Limestone & Dolomite.....	1,621,185	3.0
Ilmenite Ore.....	1,430,615	2.7
Hogged Fuel.....	1,015,182	1.9
Coal & Coke.....	1,004,307	1.9
Cement.....	909,679	1.7
Salt.....	665,284	1.2
Newsprint & Paper.....	596,096	1.1
Woodpulp.....	550,208	1.0
Gypsum.....	537,780	1.0
Chemicals & Chemical Products.....	522,323	1.0
Lumber & Timber.....	432,814	.8
Other Manufactured Products.....	371,572	.7
Plate & Sheet Steel.....	323,666	.6
Other Mine Products.....	202,841	.4
All other Cargo.....	2,993,015	5.6
	<hr/> 53,414,081	<hr/> 100.0

Shipping Records

The Commission maintains detailed statistical records of vessel particulars and ownership in respect of all vessels of 100 gross tons and over on the Canadian register, both self- and non-self-propelled.

An effort is made to secure authoritative information on the employment of vessels registered in Canada, in addition to information on Canadian-owned vessels registered in other countries.

Bulk cargo movements and other miscellaneous commodity movements in domestic waters are followed and particular attention is paid to Canadian-flag participation in Canada's foreign trade.

Information is compiled on coastal and deep-sea liner services and ocean tramp ships entering the St. Lawrence Seaway.

These records provide the data for studies of some of the elements which influence the shipping industry in Canada.

Developments and trends in the maritime industry of other nations, as well as governmental policy, legislation, practices and changes, are also noted and filed.

II. General

Subsidized Steamship Services

The Canadian Maritime Commission administers steamship subventions voted by Parliament in accordance with the terms of the Canadian Maritime Commission Act. During the fiscal year 1966-67, subventions were paid for coastal and inland services only; 31 services were subsidized during this period, three on the West Coast, two on the Great Lakes and 26 on the East Coast. Five services were deleted and four new services were added.

The East Coast services include the River and Gulf of St. Lawrence and the Newfoundland Coastal services operated by the Canadian National Railways, comprising 11 different routes on the Newfoundland and Labrador coasts.

Six new applications for subsidy assistance were received and a complete survey and review of each of the proposed services was carried out, resulting in the approval of four applications, two still being under consideration. One application received in the fiscal year 1965-66 was approved in 1966-67.

To meet increased costs of operation, increases in subsidy were approved for five services and amount of subsidy was reduced on two services. Two services were amalgamated to form one service at a reduced amount of subsidy.

The staff of the Canadian Maritime Commission reviewed and inspected all services and carried out surveys where this was necessary.

The provincial and interprovincial distribution of subsidy payments for 1966-67 was as follows:

Interprovincial Services

Between

Nova Scotia and Newfoundland.....	\$ 270,000
Nova Scotia and Prince Edward Island.....	830,960
Nova Scotia and New Brunswick.....	—
New Brunswick and Quebec.....	—
Prince Edward Island and Quebec.....	35,000
Prince Edward Island and Newfoundland.....	82,900
Quebec, Prince Edward Island and Nova Scotia.....	278,000
Quebec and Nova Scotia.....	35,000
Quebec and Newfoundland.....	75,000

Provincial Services

British Columbia.....	\$ 382,000
New Brunswick.....	272,067
Newfoundland.....	7,246,365
Nova Scotia.....	65,654
Quebec.....	973,200
Ontario.....	232,838
GRAND TOTAL.....	<u>\$10,778,984</u>

The total figure represents net payment after recapture of subsidy from the following services:

Prince Edward Island and Nova Scotia.....	\$5,914
Owen Sound and Manitoulin Island.....	2,857

It is anticipated that a further amount will be recaptured.

Intraprovincial ferry services and ancillary terminal facilities of a road link nature are considered to be primarily a Provincial responsibility.

The inauguration and support of any new coastal service will depend on the active participation of the Provincial Governments concerned.

Table V gives details of services. (See Appendix "E").

Canadian Vessel Construction Assistance Act

Table VI (See Appendix "F") shows the total number and value of capital cost determinations issued by the Canadian Maritime Commission for each fiscal year since 1962 under Section 3 of the Act granting accelerated depreciation for construction of new vessels, also conversions and major alterations to existing vessels. A total of 208 cases, with a value of \$41,571,779 were processed during the fiscal year 1966-67.

Section 4 of the Canadian Vessel Construction Assistance Act provides that, where monies resulting from the disposal of vessels are used for satisfactory replacements in Canadian yards, the Canadian Maritime Commission may issue certificates which involve freedom from recapture of depreciation. This provision has had the effect of encouraging owners to modernize their equipment by new construction and by conversion of existing tonnage. Since the inception of the Act, to March 31, 1966, 373 such certificates have been issued for a total amount of \$149,250,175.91, which has gone into new construction or major conversions in Canadian yards. For the fiscal year 1966-67, 33 certificates were issued for a value of \$4,090,587.05.

The Canadian Vessel Construction Assistance Act was repealed on March 23, 1967, and some of its provisions have been incorporated into the Income Tax Act.

Military Cargo Movements

There has been a steady decline in the volume of Canadian military and NATO cargoes moved by water carrier to overseas destinations over the years, but the responsibility, where necessary, for liaison between the Department of National Defence and the ship operators, and for negotiating of ocean freight rates applicable to these cargoes, has remained with the Commission.

During 1966 about 4,100 revenue tons were shipped to destinations in the United Kingdom and Europe, the ocean charges on which amounted to \$163,000. Included in these figures were 200 tons of NATO cargo for which the freight bill totalling \$6,200 was for account of the recipient countries.

Degaussing of Merchant Ships

During the fiscal year 1966-67, the Vote providing for the Degaussing of Vessels was included in the Estimates of and administered by the Canadian Maritime Commission as follows:

Two Government vessels were equipped at a cost of \$99,038.91. Maintenance and repairs were carried out on six other vessels at a cost of \$12,981.10, making a total expenditure of \$112,020.01.

Coasting Laws of Canada

The Commission continued its advisory function in matters concerning waivers of coastal law to permit the temporary employment of foreign-flag vessels in Canada's coastwise marine operations where emergency situations prevailed. Recommendations were made to the Department of National Revenue only after careful investigation as to the availability, or otherwise, of suitable Canadian-flag tonnage to perform the work in question.

From April 1, 1966 to March 31, 1967, fifteen applications were made for waiver of the coastal law, either for single voyages or for other specified periods of time. The Commission recommended the approval of eleven applications. Of the remaining four, one application was withdrawn, one was superfluous and investigation relative to two others had not been completed by the end of the fiscal period being reviewed.

The Commission

On March 31, 1967, the staff of the Commission numbered 29, whose annual salaries amounted to \$203,826.

Dated at Ottawa, the 15th day of June, 1967.

H. J. DARLING
Chairman

J. C. RUTLEDGE
Member

Appendix "A"

TABLE I
CANADIAN MERCHANT FLEET
(Ships of 1,000 Gross Tons and Over)

	March 31, 1966		March 31, 1967	
	No.	Gross Tons	No.	Gross Tons
<i>Ocean-going Ships in Foreign Trade</i>				
War-built Dry-cargo Ships, 10,000 tonners.....	1	7,158	1	7,158
Other Dry-cargo Ships.....	1	21,372	2	42,572
	2	28,530	3	49,730
Tankers.....	1	15,185	1	15,185
	3	43,715	4	64,915
<i>Ships in Coasting Trade</i>				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	81	240,227	82	235,032
Tankers.....	13	49,511	14	56,579
	94	289,738	96	291,611
<i>Great Lakes Fleet</i>				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	172	1,350,625	178	1,483,048
Tankers.....	32	76,709	33	78,881
	204	1,427,334	211	1,561,929
SUMMARY				
Dry-cargo and Passenger Ships.....	255	1,619,382	263	1,767,810
Tankers.....	46	141,405	488	150,645
	301	1,760,787	311	1,918,455

SHIPS UNDER UNITED KINGDOM REGISTRY

Transferred to U.K. Registry.....	2	10,580	2	10,580
Supply Ships on Loan.....	5	36,382	5	36,382
	7	46,962	7	46,962

TABLE II
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"A" Passenger, Dry Cargo, Tankers, Miscellaneous	AGE GROUPS BY TYPE OF VESSEL (Group "A")																TOTALS	
	Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over			
	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage		
Tonnage Group																		
100-199 tons.....	16	2,075	2	251	4	573	9	1,218	36	5,012	30	4,251	22	2,959	11	1,728	130	18,067
200-499 tons.....	8	2,448	4	1,415	9	3,029	2	838	24	8,478	18	5,582	7	2,141	14	5,062	86	28,993
500-999 tons.....	6	4,585	6	4,715	4	2,445	8	5,242	14	9,400	6	4,542	5	4,152	4	2,747	53	37,828
1000-1999 tons.....	7	9,917	6	8,526	3	3,887	9	12,122	8	11,488	8	11,814	16	28,876	6	8,130	63	94,760
2000-4999 tons.....	7	25,310	8	28,210	16	45,978	10	25,876	19	57,717	3	7,193	10	27,175	22	92,192	95	309,651
5000-9999 tons.....	6	38,967	7	47,680	3	24,305	2	11,874	1	7,158	—	—	5	40,920	41	294,253	65	465,157
10,000-14,999 tons.....	1	10,239	1	10,061	2	21,812	12	150,007	—	—	—	—	2	20,898	—	—	18	213,017
over 15,000 tons.....	21	388,383	13	224,122	2	30,779	1	15,185	3	51,916	—	—	—	—	—	—	40	710,385
TOTALS.....	72	481,924	47	324,980	43	132,808	53	222,362	105	151,169	65	33,382	67	127,121	98	404,112	550	1,877,858
Passenger, Dry Cargo, Miscellaneous.....	36	26,842	18	19,616	20	9,034	31	33,362	87	57,953	55	17,285	35	15,663	30	10,592	312	191,247
Canallers.....	—	—	1	3,543	15	41,298	3	6,870	2	5,261	2	4,955	8	19,268	4	6,389	35	87,584
Great Lakes, Bulk Carriers and Package Freighters.....	30	434,595	23	286,215	7	76,896	11	139,107	4	55,554	—	—	8	65,389	62	384,261	145	1,442,017
Tankers.....	6	20,487	5	15,606	1	4,680	4	33,523	5	14,305	3	2,848	5	4,368	—	—	29	95,817
Canaller-Tankers.....	—	—	—	—	—	—	4	9,500	7	18,096	5	8,294	11	22,433	2	2,870	29	61,193
TOTALS.....	72	481,924	47	324,980	43	132,808	53	222,362	105	151,169	65	33,382	67	127,121	98	404,112	550	1,877,858

TABLE III
CANADIAN MERCHANT FLEET
Self-Propelled Vessels of 100 gross tons and over (exclusive of non-commercial vessels)
DISTRIBUTION ACCORDING TO AGE AND TONNAGE GROUPS

"B" Ferries	Tonnage Group	Age Under 5 yrs.		5 and under 10		10 and under 15		15 and under 20		20 and under 25		25 and under 35		35 and under 50		50 and over		TOTALS	
		No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage	No	Tonnage
	100-199 tons.....	2	352	1	104	6	853	7	1,038	—	—	3	411	5	801	1	171	25	3,730
	200-499 tons.....	1	337	6	1,735	3	742	3	977	2	654	2	650	5	1,564	2	594	24	7,253
	500-999 tons.....	2	1,446	4	2,500	2	1,048	—	—	3	2,130	1	950	4	3,003	—	—	16	11,077
	1000-1999 tons.....	6	8,299	2	3,251	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	3	4,477	14	19,694
	2000-4999 tons.....	8	24,899	5	15,708	—	—	1	4,878	2	7,668	—	—	1	2,383	2	6,706	19	62,242
	5000-9999 tons.....	2	11,887	—	—	3	20,246	3	22,475	1	6,694	—	—	—	—	—	—	9	61,302
	TOTALS.....	21	47,220	18	23,298	15	24,038	14	29,368	8	17,146	6	2,011	17	10,269	8	11,948	107	165,298
"C" Tugs																			
	100-199 tons.....	6	907	5	814	5	799	4	532	20	3,129	16	2,129	20	2,720	17	2,264	93	13,294
	200-499 tons.....	5	1,455	12	2,666	5	1,158	3	714	18	5,094	8	2,522	11	3,158	17	4,760	79	21,527
	500-999 tons.....	4	2,512	1	501	—	—	1	719	6	3,567	3	2,314	2	1,052	1	614	18	11,279
	TOTALS.....	15	4,874	18	3,981	10	1,957	8	1,965	44	11,790	27	6,965	33	6,930	35	7,638	190	46,100
"D" Fishing Vessels																			
	100-199 tons.....	103	16,171	40	5,584	10	1,214	14	1,871	34	4,942	31	4,068	4	472	2	258	238	34,580
	200-499 tons.....	56	15,779	14	4,381	19	5,508	14	4,686	9	2,460	11	3,237	7	1,998	1	320	131	38,369
	500-999 tons.....	21	13,471	1	514	2	1,152	2	1,180	—	—	—	—	—	—	—	—	26	16,317
	TOTALS.....	180	45,421	55	10,479	31	7,874	30	7,737	43	7,402	42	7,305	11	2,470	3	578	395	89,266
GRAND TOTALS of "A" "B," "C" and "D"...		288	579,439	138	362,738	99	166,677	105	261,432	200	187,507	140	49,663	128	146,790	144	424,276	1242	2,178,522

TABLE IV
FLAG PARTICIPATION IN THE CARRIAGE OF CANADA'S OVERSEAS TRADE
DRY CARGO ONLY
(Trade with or via the United States of America excluded)

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Total Dry Cargo Exports and Imports (Tons of 2,000 pounds) ('000's).....	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988	47,901	49,870
Percentage—														
Canadian.....	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	.2	.03	.2	.2	.4	.3	.5	.7
United Kingdom.....	35.4	34.0	33.8	29.2	31.3	30.0	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5	20.9	21.5
Norwegian.....	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9	21.3	18.5
Panamanian.....	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0	1.1	1.6
American.....	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	.8	1.2	.8
Dutch.....	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2	3.1	2.4
Greek.....	3.8	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1	9.8	9.1
Swedish.....	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3	3.2	3.3
German.....	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1	5.8	5.5
Japanese.....	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1	7.8	7.3
Liberian.....	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5	8.1	9.8	12.3
Italian.....	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7	—	2.5
Russian.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.8	4.1	4.4
Danish.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.0
Other.....	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	10.1	11.4	8.1
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

NOTE: The sign — indicates the respective totals are included in "other."

TABLE V
SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES

	Subsidy
	\$
EASTERN LOCAL SERVICES	
Between:	
<i>Burnside and St. Brendans, Nfld.</i>	
Sufficient round trips daily, except Sundays, to accommodate traffic between the hours of 8 a.m. and 6 p.m. during summer period and one round trip daily, except Sundays, during winter period.	
Passenger, light freight and vehicle ferry.....	10,000.00
<i>Carmanville and Fogo Island, Nfld.</i>	
Six round trips per week from opening to close of navigation and three round trips during winter season, ice and weather conditions permitting.	
Passenger, freight and vehicle ferry.....	21,000.00
<i>Grand Manan and the Mainland, N.B.</i>	
One round trip per weekday during winter period and two round trips per weekday during summer period. From mid-June to mid-September, one round trip will be performed on Sundays.	
Passenger and vehicle ferry.....	272,067.00
<i>Halifax, N.S. and Cupids, Nfld.</i>	
Ten round trips from on or about August 1 to December 15.	
Freight service only.....	25,000.00
<i>Halifax, N.S. and St. John's, Nfld.</i>	
Three round trips per month from April 1 to December 15.	
Freight service only.....	245,000.00
<i>Île-aux-Coudres and Les Eboulements</i>	
2 round trips daily in winter, increasing to 8 round trips in summer.	
Extra trips performed on Sundays during summer months.	
Passenger and vehicle ferry.....	33,000.00
<i>Île-aux-Grues and Montmagny, Que. (Summer)</i>	
One round trip daily except Sundays during period May 1 to November 15.	
Passenger and freight service.....	6,500.00
<i>Île-aux-Grues and Montmagny, Que. (Winter)</i>	
Three round trips per week between November 16 to April 30.	
Passenger and light freight service.....	1,700.00
<i>Îles de la Madeleine, Que., Cheticamp and Halifax, N.S.</i>	
One round trip every ten days during summer.	
One round trip every two weeks during winter.	
Freight service only.....	35,000.00
<i>Îles de la Madeleine and Montreal, Que.</i>	
One round trip every 10 days during navigation season.	
Freight service only.....	100,000.00
<i>Montreal, Que. and Botwood, Nfld.</i>	
One round trip every 15 days from end of April to close of navigation on or about December 6.	
Freight service only.....	75,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES — Continued

	Subsidy
	\$
<i>Mulgrave, Canso and Arichat, N.S.</i>	
Three round trips each week on alternate days between Mulgrave and Canso and Mulgrave and Arichat.	
(Subsidy includes 1 month service Mulgrave, Queensport and Isle Madame, N.S.).....	55,004.00
<i>Pictou, N.S., Charlottetown (Souris) P.E.I. and Îles de la Madeleine, Que.</i>	
One trip weekly from Pictou, N.S. to Îles de la Madeleine.	
Two trips weekly from P.E.I. and an additional trip from P.E.I. to Îles de la Madeleine during summer months.	
Passenger, freight and vehicle service.....	278,000.00
<i>Portugal Cove and Bell Island, Nfld.</i>	
(a) From April 1 to December 31, eleven round trips per day between the hours of 8 a.m. and midnight.	
(b) From January 1 to March 31, seven round trips per day between the hours of 8 a.m. and 6.30 p.m.	
Passenger and vehicle ferry.....	270,616.00
<i>Prince Edward Island and Newfoundland</i>	
Weekly service during navigation season.	
Freight service only.....	82,900.00
<i>Prince Edward Island and North Shore of St. Lawrence River, Que.</i>	
One trip every 10 days from P.E.I. ports to North Shore and Gulf of St. Lawrence.	
Freight service only.....	35,000.00
<i>Prince Edward Island and Nova Scotia (Wood Island, P.E.I. and Caribou, N.S.)</i>	
From May 1 to June 20 and from September 22 to December 20, 4 round trips per day; between June 21 and September 21, 6 round trips per day.	
Extra trips are performed in summer if required.	
Passenger and vehicle ferry.....	830,960.00
<i>Quebec, Natashquan and Blanc Sablon, Que.</i>	
(a) Round trip weekly between Montreal (or Quebec) and Havre St-Pierre via waypoints.	
Freight and reefer service.	
(b) Round trip every two weeks between Montreal (or Quebec) and Blanc Sablon via waypoints.	
Passenger and freight service.....	430,000.00
<i>Rimouski and North Shore Ports to Blanc Sablon, Que.</i>	
Summer: regular sailings once per week from Rimouski via Sept-Îles and waypoints to Blanc Sablon.	
Passenger, mail and freight service.	
Winter: weather and ice conditions permitting:	
(a) Two round trips in each of the months of December and March and round trip in each of the months of January and February between Rimouski and Havre St-Pierre via Sept-Îles and waypoints.	
(b) One trip in each of the months of December and January shall be extended to Blanc Sablon via waypoints.	
Freight service only.....	290,000.00
<i>Rivière-du-Loup and St-Siméon, Que.</i>	
(a) From May 1 to November 30, three round trips per day.	
(b) From July 1 to September 1 inclusive, four round trips per day.	
Passenger and vehicle ferry.....	21,000.00

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES — Continued

	Subsidy
	\$
<i>St. Lawrence River and Gaspé Ports to Chandler, Que.</i>	
One trip every ten days from Montreal and Quebec via wayports to Gaspé.	
Freight service only.....	43,000.00
<i>Sorel and Île St-Ignace, Que.</i>	
(a) From opening to close of navigation, half hour service from 6 a.m. to midnight and hourly service from midnight to 6 a.m.	
(b) From close of navigation until opening of navigation, hourly service from 6 a.m. to midnight.	
Passenger and vehicle ferry.....	43,000.00
<i>Trois-Pistoles and Les Escoumins, Que.</i>	
Daily service except Sundays during navigation season.	
Passenger, freight and vehicle ferry.....	5,000.00
<i>Twillingate and New World Island, Nfld.</i>	
One round trip every hour daily 8 a.m. to midnight between New World Island and Twillingate, Nfld.	
Passenger and vehicle ferry.....	59,000.00
<i>Yarmouth, N.S. and Rockland, Maine, U.S.A.</i>	
Temporary service from January 16 to on or about February 19, two round trips per week while the M/V "BLUENOSE" was undergoing repairs.	
Freight service only.....	10,650.00
NEWFOUNDLAND COASTAL SERVICES	
<i>Newfoundland Coastal Steamship Services Include:</i>	
(a) St. John's — Corner Brook via wayports, 1 round trip every 21 days during navigation season.	
(b) Lewisporte — Corner Brook via wayports, 1 round trip every 21 days during navigation season.	
(c) Placentia Bay — West Run, 2 sailings weekly all year round.	
(d) Placentia Bay — Bay Run, 1 sailing weekly all year round.	
(e) Labrador service, St. John's to Nain via Goose Bay and other wayports, 1 sailing every 11 days during navigation season.	
(f) Green Bay service, Lewisporte to Baie Verte via wayports, 1 round trip per week during navigation season.	
(g) South Coast service between Argentia and Port-aux-Basques via wayports, 1 sailing every 7 days year-round.	
(h) Supplementary South Coast service — Port-aux-Basques to Terrenceville via wayports, 1 round trip per week from June 6 to September 9.	
(i) Supplementary South Coast service — Port-aux-Basques to Ramea via wayports, 1 round trip at weekends between June 11 and September 11.	
(j) Special sailings to Labrador — St. John's to Goose Bay via wayports, St. John's July 5-25, August 15.	
(k) St. John's — Lewisporte, 1 round trip every 14 days, freight service only.	
All services, passenger, mail and freight except St. John's — Lewisporte.	6,885,749.00
GREAT LAKES SERVICE	
<i>Owen Sound and Manitoulin Island, Ont.</i>	
(a) From about June 1 to June 22 and from on or about September 13 to November 15 between Owen Sound and wayports to Sault Ste Marie, a passenger and freight service. One trip weekly.	

SUBSIDIZED COASTAL STEAMSHIP SERVICES — Continued

	Subsidy
	\$
(b) From early May to end of October, a ferry service between Tobermory and South Baymouth, one trip increasing to four trips daily. Passenger and vehicle service.	
(c) From or about June 25 to on or about September 4, two trips daily between Meldrum Bay and Blind River. Wednesday call to be made at Cockburn Island.	
Passenger and vehicle service.....	154,143.00
<i>Pelee Island and the Mainland, Ont.</i>	
(a) Daily sailings during navigation season. Service extended to Sandusky on Wednesdays.	
(b) May 1 to September 30, service to Sandusky on 3 days per week and daily during mid-summer months.	
Passenger, vehicle and freight service.....	78,695.00
WEST COAST SERVICES (LOCAL)	
<i>Gold River and Zeballos, B.C.</i>	
4 round trips per week between Gold River and Zeballos, B.C. calling at wayports and logging camps on the route.	
Passenger, mail and freight service.....	24,000.00
<i>Vancouver and Northern British Columbia Ports</i>	
Weekly service between Vancouver to Prince Rupert and Stewart, B.C. calling at wayports.	
Passenger, mail and freight service.....	270,000.00
<i>Vancouver and West Coast of Vancouver Island, B.C.</i>	
Weekly service between Vancouver and West Coast of Vancouver Island ports.	
Passenger, mail and freight service.....	88,000.00

Appendice «F»

TABEAU VI
DÉTERMINATIONS DE COÛT EN CAPITAL RELATIVES AUX DEMANDES D'ALLOCATIONS PRÉSENTÉES EN VERTU
DE L'ARTICLE 3 DE LA LOI AIDANT À LA CONSTRUCTION DE NAVIRES AU CANADA

Année financière	DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX NOUVELLES CONSTRUCTIONS						DÉTERMINATIONS RELATIVES AUX CONVERSIONS ET AUX IMPORTANTES MODIFICATIONS	
	Navires de charge		Dragues, péniches et chaldans		Remorqueurs, bateaux de pêche, transbordeurs, etc.		Total des déterminations	
	Nom- bre	Valeur	Nom- bre	Valeur	Nom- bre	Valeur	Nom- bre	Valeur
1962-1963.....	13	\$ 28,947,728	39	\$ 2,562,481	39	\$ 3,182,882	91	\$ 34,693,091
1963-1964.....	22	36,719,522	27	2,881,606	82	6,431,618	131	46,032,746
1964-1965.....	17	32,910,420	34	5,334,806	120	12,019,808	191	50,265,034
1965-1966.....	34	46,839,357	46	8,570,181	81	7,279,235	161	62,688,773
1966-1967.....	9	13,416,718	42	5,939,243	131	17,603,897	182	36,959,858
							26	4,611,921

REMARQUE.— Les déterminations de coût en capital ci-dessus ne sauraient indiquer le nombre de navires construits au cours de chaque année financière puisque plusieurs déterminations provisoires peuvent être émises à l'égard du même navire.

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS — Fin

Subvention	\$
<p>h) Service supplémentaire de la côte sud: de Port-aux-Basques à Ter- renceville via les ports intermédiaires, un voyage aller et retour par semaine, du 6 juin au 9 septembre.</p> <p>i) Service supplémentaire de la côte sud: de Port-aux-Basques à Ramaea, via les ports intermédiaires, un voyage aller et retour les fins de semaine, entre le 11 juin et le 11 septembre.</p> <p>j) Départes spéciaux vers le Labrador: de Saint-Jean à Goose Bay via les ports intermédiaires; de Saint-Jean, les 5 et 25 juillet et le 15 août.</p> <p>k) De Saint-Jean à Lewisporte, un voyage aller et retour tous les 14 jours — transport de marchandises.</p> <p>l) Transport de passagers, de marchandises et du courrier dans tous les cas, sauf entre Saint-Jean et Lewisporte.</p>	6,885,749
SERVICE DES GRANDS LACS	
<p>a) Du 1^{er} juin, ou vers cette date, au 22 juin et du 13 septembre, ou vers cette date, au 15 novembre, un voyage par semaine entre Owen Sound et les ports intermédiaires jusqu'à Sault-Sainte-Marie.</p> <p>b) Du début de mai à la fin d'octobre, service de transbordement entre Transport de passagers et de marchandises.</p> <p>c) Du 25 juin, ou vers cette date, au 4 septembre, ou vers cette date, deux voyages par jour entre Meldrum Bay et Blind River. Escale, le mercredi à l'île Cockburn.</p> <p>Transport de passagers et de véhicules.</p>	154,143
<p><i>Île Pelée et la terre ferme (Ont.)</i></p> <p>a) Départes quotidiens pendant la saison de navigation.</p> <p>b) Le service de Sandusky fonctionne trois jours par semaine, du 1^{er} mai au 30 septembre, et tous les jours en plein été.</p> <p>Transport de passagers, de véhicules et de marchandises.</p>	78,695
SERVICES DE LA CÔTE OUEST (LOCALS)	
<p><i>Gold River et Zeballos (C.-B.)</i></p> <p>Quatre voyages aller et retour par semaine entre Gold River et Zeballos (C.-B.), avec escales aux ports intermédiaires et aux camps de bûcherons situés sur le parcours.</p> <p>Transport de passagers, de marchandises et du courrier.</p>	24,000
<p><i>Vancouver et les ports du nord de la Colombie-Britannique</i></p> <p>Service hebdomadaire de Vancouver à Prince-Rupert et Stewart (C.-B.), avec escales aux ports intermédiaires.</p> <p>Transport de passagers, de marchandises et du courrier.</p>	270,000
<p><i>Vancouver et la côte ouest de l'île de Vancouver (C.-B.)</i></p> <p>Service hebdomadaire entre Vancouver et les ports de la côte ouest de l'île de Vancouver.</p> <p>Transport de passagers, de marchandises et du courrier.</p>	88,000

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS — Suite

Subvention	\$
b) Un voyage en décembre et janvier jusqu'à Blanc-Sablon via les ports intermédiaires.	290,000
<i>Rivière-du-Loup et Saint-Siméon (P.Q.)</i>	
a) Du 1 ^{er} mai au 30 novembre, trois voyages aller et retour par jour.	
b) Du 1 ^{er} juillet au 1 ^{er} septembre, quatre voyages aller et retour par jour.	
Transporteur de passagers et de véhicules.	21,000
<i>Ports du Saint-Laurent et de la Gaspésie jusqu'à Chandler (P.Q.)</i>	
Un voyage tous les 10 jours de Montréal et Québec à Gaspé, via les ports intermédiaires.	
Transport de marchandises.	43,000
<i>Sorel et île Saint-Ignace (P.Q.)</i>	
a) De l'ouverture à la clôture de la navigation, service toutes les demi-heures de 6h. du matin à minuit, et toutes les heures de minuit à 6h. du matin.	
b) De la clôture à l'ouverture de la navigation, service toutes les heures de 6h. du matin à minuit.	
Transporteur de passagers et de véhicules.	43,000
<i>Trois-Pistoles et Les Escoumins (P.Q.)</i>	
Service quotidien, sauf le dimanche, pendant la saison de navigation.	
Transporteur de passagers, de marchandises et de véhicules.	5,000
<i>Twillingate et île New World (T.-N.)</i>	
Un voyage aller et retour toutes les heures, chaque jour, de 8h. du matin à minuit, entre l'île New World et Twillingate (T.-N.)	
Transporteur de passagers et de véhicules.	59,000
<i>Yarmouth (N.-É.) et Rockland (Maine), É.-U.</i>	
Service temporaire du 16 janvier jusqu'au 19 février, ou vers cette date, deux voyages aller et retour par semaine pendant que le n.m. BLUENOSE était en réparation.	
Transport de marchandises.	10,650
SERVICES CÔTIERS DE TERRE-NEUVE	
Les services de navigation côtiers de Terre-Neuve comprennent les services suivants:	
a) De Saint-Jean à Corner Brook, via les ports intermédiaires, un voyage aller et retour tous les 21 jours pendant la saison de navigation.	
b) De Lewisporte à Corner Brook, via les ports intermédiaires, un voyage aller et retour tous les 21 jours pendant la saison de navigation.	
c) De Placentia Bay vers l'ouest, deux départs par semaine pendant toute l'année.	
d) De Placentia Bay, service de la baie, un départ par semaine pendant toute l'année.	
e) Service du Labrador, de Saint-Jean à Nain via Goose Bay et autres ports intermédiaires, un départ tous les 11 jours pendant la saison de navigation.	
f) Service de Green Bay, de Lewisporte à Baie Verte via les ports intermédiaires, un voyage aller et retour par semaine pendant la saison de navigation.	
g) Service de la côte sud, entre Argenta et Port-aux-Basques via les ports intermédiaires, un départ tous les 7 jours pendant toute l'année.	

Subvention		\$
<i>Montréal (P.Q.) et Batwood (T.-N.)</i> Un voyage aller et retour tous les 15 jours de la fin d'avril à la clôture de la saison de navigation, le 6 décembre ou vers cette date. Transport de marchandises.		75,000
<i>Mulgrave, Canso et Arichat (N.-É.)</i> Trois voyages aller et retour par semaine tous les 2 jours, entre Mulgrave et Canso et Mulgrave et Arichat. La subvention comprend un service d'un mois entre Mulgrave, Quézensport et l'île Madame (N.-É.).		55,004
<i>Pictou (N.-É.), Charlottetown (Souris) (I.P.-É.) et îles de la Madeleine (P.Q.)</i> Un voyage par semaine de Pictou (N.-É.) aux îles de la Madeleine. Deux voyages par semaine de l'I.P.-É. aux îles de la Madeleine, et un voyage supplémentaire pendant les mois d'été. Transport de passagers, de marchandises et de véhicules.		278,000
<i>Portugal Cove et île Bell (T.-N.)</i> a) Du 1 ^{er} avril au 31 décembre, onze voyages aller et retour par jour entre 8h. du matin et minuit. b) Du 1 ^{er} janvier au 31 mars, sept voyages aller et retour par jour entre 8h. du matin et 6h. 30 du soir. Transbordeur de passagers et de véhicules.		270,616
<i>Île du Prince-Édouard et Terre-Neuve</i> Service hebdomadaire pendant la saison de navigation Transport de marchandises.		82,900
<i>Île du Prince-Édouard et rive nord du Saint-Laurent (P.Q.)</i> Un voyage tous les 10 jours des ports de l'I.P.-É. aux ports de la rive nord du Saint-Laurent et du golfe. Transport de marchandises.		35,000
<i>Île du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse (îles Wood, I.P.-É., et Caribou, N.-É.)</i> Du 1 ^{er} mai au 20 juin et du 22 septembre au 20 décembre, 4 voyages aller et retour par jour; du 21 juin au 21 septembre, six voyages aller et retour par jour. Voyages supplémentaires en été au besoin. Transbordeur de passagers et de véhicules.		830,960
<i>Québec, Natashquan et Blanc-Sablon (P.Q.)</i> a) Un voyage aller et retour par semaine entre Montréal (ou Québec) et Havre-Saint-Pierre via les ports intermédiaires. Transport de marchandises et transport frigorifique. b) Un voyage aller et retour toutes les deux semaines entre Montréal (ou Québec) et Blanc-Sablon via les ports intermédiaires. Transport de passagers et de marchandises.		430,000
<i>Rimouski et les ports de la rive nord jusqu'à Blanc-Sablon (P.Q.)</i> Été: voyages réguliers une fois par semaine de Rimouski à Blanc-Sablon via Sept-Îles et les ports intermédiaires. Transport de passagers, de marchandises et du courrier. Hiver: si les conditions atmosphériques et l'état des glaces le permettent: a) deux voyages aller et retour en décembre et mars et un voyage aller et retour en janvier et février, entre Rimouski et Havre-Saint-Pierre via Sept-Îles et les ports intermédiaires.		

Appendice «E»

TABLEAU V

SERVICES DE NAVIRES À VAPEUR CÔTIERS SUBVENTIONNÉS

SERVICES LOCAUX DE L'EST		Subvention
Entre		
Burnside et Saint-Brendan (T.-N.)	En été: tous les jours sauf le dimanche, voyages aller et retour, en nombre suffisant pour satisfaire les besoins du public entre 8 h. du matin et 6 h. du soir. En hiver: un voyage aller et retour par jour, sauf le dimanche. Transbordement de passagers, de véhicules et de marchandises légères.....	10,000
Carmunville et île Fogo (T.-N.)	Six voyages aller et retour par semaine, de l'ouverture à la clôture de la saison de navigation. Trois voyages aller et retour en hiver, lorsque les conditions atmosphériques et l'état des glaces le permettent. Transbordement de passagers, de marchandises et de véhicules.....	21,000
Grand-Maman et la terre ferme (N.-B.)	En hiver: un voyage aller et retour les jours de semaine. En été: deux voyages aller et retour les jours de semaine. Un voyage aller et retour le dimanche de la mi-juin à la mi-septembre. Transbordement de passagers et de véhicules.....	272,067
Halifax (N.-E.) et Cupids (T.-N.)	Dix voyages aller et retour du 1 ^{er} août, ou vers cette date, au 15 décembre. Transbordement de marchandises.....	25,000
Halifax (N.-E.) et Saint-Jean (T.-N.)	Trois voyages aller et retour par mois, du 1 ^{er} avril au 15 décembre. Transbordement de marchandises.....	245,000
Ile aux Coudres et Les Éboulements (P.-Q.)	Deux voyages aller et retour par jour en hiver, la fréquence augmentant jusqu'à huit en été. Voyages supplémentaires les dimanches d'été. Transbordement de passagers et de véhicules.....	33,000
Ile aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (été)	Un voyage aller et retour par jour sauf le dimanche, du 1 ^{er} mai au 15 novembre Transbordement de passagers et de marchandises.....	6,500
Ile aux Grues et Montmagny (P.-Q.) (hiver)	Trois voyages aller et retour par semaine entre le 16 novembre et le 30 avril Transbordement de passagers et de marchandises légères.....	1,700
Iles de la Madeleine (P.-Q.), Cheticamp et Halifax (N.-E.)	Un voyage aller et retour tous les 10 jours en été Un voyage aller et retour toutes les 2 semaines en hiver Transbordement de marchandises.....	35,000
Iles de la Madeleine et Montréal (P.-Q.)	Un voyage aller et retour tous les 10 jours pendant la saison de navigation. Transbordement de marchandises.....	100,000

TABLEAU IV

PARTICIPATION DES NAVIRES DE DIFFÉRENTS PAVILLONS AU TRAFIC TRANSOcéANIQUE DU CANADA
CARGAISONS SOLIDES SEULEMENT

(Non compris le trafic avec ou via les États-Unis d'Amérique)

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
Total des exportations et des importations—cargaisons solides—(tonne de 2,000 liv.) (en milliers).....	25,814	24,837	23,066	29,860	30,068	29,072	27,141	29,461	33,083	36,615	33,811	39,988	47,901	49,870
Pourcentage:														
Canada.....	6.4	4.3	2.1	2.4	1.4	1.0	2	.03	2	.2	.4	.3	.5	.7
Royaume-Uni.....	35.4	34.0	33.8	29.2	29.2	31.3	32.2	29.1	30.3	24.3	23.6	21.5	20.9	21.5
Norvège.....	12.4	13.5	15.1	13.3	13.7	15.4	15.8	19.8	19.6	17.8	18.0	20.9	21.3	18.5
Panama.....	6.7	7.6	7.4	10.8	5.2	4.8	2.2	1.3	1.2	1.5	1.2	1.0	1.1	1.6
Américain.....	4.8	2.8	2.5	4.6	2.4	2.1	1.5	2.1	1.4	1.3	1.0	.8	1.2	1
Néerlandais.....	3.0	4.0	4.1	2.9	4.2	3.7	3.2	2.7	1.9	2.8	2.8	3.2	3.1	2.4
Grec.....	3.0	3.8	3.7	2.7	2.1	2.9	2.1	3.5	7.2	9.3	11.7	11.1	9.8	9.1
Suédois.....	3.8	3.0	3.4	3.8	3.9	4.2	4.1	3.4	4.8	5.3	4.1	3.3	3.2	3.3
Allemand.....	4.2	6.1	5.8	5.4	10.0	8.9	9.8	9.0	9.5	11.8	8.8	6.1	5.8	5.5
Japonais.....	4.8	3.8	3.0	3.8	5.4	5.0	6.5	5.3	5.4	5.6	8.2	8.1	7.8	7.3
Libérien.....	1.4	3.1	6.2	11.2	9.6	10.0	11.8	14.7	9.4	9.1	8.5	8.1	9.8	12.3
Italien.....	—	—	—	—	—	4.1	4.2	3.1	3.4	3.2	2.5	2.7	—	2.5
Russe.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.1	4.4
Danois.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.0
Autres.....	14.1	14.0	12.9	9.9	10.8	7.9	6.4	6.0	5.7	7.8	9.2	10.1	11.4	8.1
	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

REMARQUE.—Les tirets indiquent que le pourcentage est compris dans «autres.»

TABLEAU III

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE

Au 31 mars 1967

Appendice «C»

Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exception des navires non commerciaux)
RÉPARTITION SELON L'ÂGE ET LA JAUGE

B Transbordeurs		Âge Moins de 5 ans		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		Totaux	
Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre	Jauge	Nom- bre
100-199 tx.....	2	352	1	104	6	853	7	1,038	—	—	3	411	5	801	1	171	25	3,730	
200-499 tx.....	1	337	6	1,735	3	742	3	977	2	654	2	650	5	1,564	2	594	24	7,253	
500-999 tx.....	2	1,446	4	2,500	2	1,048	—	—	3	2,130	1	950	4	3,003	—	—	16	11,077	
1000-1999 tx.....	6	8,299	2	3,251	1	1,149	—	—	—	—	—	—	2	2,518	3	4,477	14	19,694	
2000-4999 tx.....	8	24,899	5	15,708	—	—	1	4,878	2	7,668	—	—	1	2,383	2	6,706	19	62,242	
5000-9999 tx.....	2	11,887	—	—	3	20,246	3	22,475	1	6,694	—	—	—	—	—	—	9	61,302	
Totaux.....	21	47,220	18	23,298	15	24,038	14	29,368	8	17,146	6	2,011	17	10,269	8	11,948	107	165,298	
C Remorqueurs																			
100-199 tx.....	6	907	5	814	5	799	4	532	20	3,129	16	2,129	20	2,720	17	2,264	93	13,294	
200-499 tx.....	5	1,455	12	2,666	5	1,158	3	714	18	5,094	8	2,522	11	3,158	17	4,760	79	21,527	
500-999 tx.....	4	2,512	1	501	—	—	1	719	6	3,567	3	2,314	2	1,052	1	614	18	11,279	
Totaux.....	15	4,874	18	3,981	10	1,957	8	1,965	44	11,790	27	6,965	33	6,930	35	7,638	190	46,100	
D Bateaux de pêche																			
100-199 tx.....	103	16,171	40	5,584	10	1,214	14	1,871	34	4,942	31	4,068	4	472	2	258	238	34,580	
200-499 tx.....	56	15,779	14	4,381	19	5,508	14	4,686	9	2,460	11	3,237	7	1,998	1	320	131	38,869	
500-999 tx.....	21	13,471	1	514	2	1,152	2	1,180	—	—	—	—	—	—	—	—	26	16,317	
Totaux.....	180	45,421	55	10,479	31	7,874	30	7,737	43	7,402	42	7,305	11	2,470	3	578	395	89,266	
Totaux globaux de «A», «B», «C» et «D»,.....		288	579,439	138	362,738	99	166,677	105	261,432	200	187,507	140	49,663	128	146,790	144	424,276	1242	2,178,522

TABLEAU II
FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
Navires automoteurs de 100 tonneaux de jauge brute ou plus (à l'exclusion des navires non commerciaux)
RÉPARTITION D'APRÈS L'ÂGE ET LA JAUGE

A passagers, de charge, citernes, divers	Âge		5 à 9		10 à 14		15 à 19		20 à 24		25 à 34		35 à 49		50 ou plus		Totaux	
	Moins de 5 ans	5 ans	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge
«A»																		
Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge	Nom-bre	Jauge
100-199 tx.....	16	2,075	2	251	4	573	9	1,218	36	5,012	30	4,251	22	2,959	11	1,728	130	18,067
200-499 tx.....	8	2,448	4	1,415	9	3,029	2	838	24	8,478	18	5,582	7	2,141	14	5,062	86	28,993
500-999 tx.....	6	4,585	6	4,715	4	2,445	8	5,242	14	9,400	6	4,542	5	4,152	4	2,747	53	37,828
1000-1999 tx.....	7	9,917	6	8,526	3	3,887	9	12,122	8	11,488	8	11,814	16	28,876	6	8,130	63	94,760
2000-4999 tx.....	7	25,310	8	28,210	16	45,978	10	25,876	19	57,717	3	7,193	10	27,175	22	92,192	95	309,651
5,000-9,999 tx.....	6	38,967	7	47,680	3	24,305	2	11874	1	7,158	—	—	5	40,920	41	294,253	65	465,157
10,000-14,000 tx.....	1	10,239	1	10,061	2	21,812	12	150,007	—	—	—	—	2	20,898	—	—	18	213,017
Plus de 15,000 tx.....	21	388,383	13	224,122	2	30,779	1	15,185	3	51,916	—	—	—	—	—	—	40	710,385
Totaux.....	72	481,924	47	324,980	43	132,808	53	222,362	105	151,169	65	33,382	67	127,121	98	404,112	550	1,877,858
GROUPES D'ÂGE PAR TYPE DE NAVIRES (Groupe «A»)																		
Navires à passagers, navires de charge, divers.....	36	26,842	18	19,616	20	9,934	31	33,362	87	57,953	55	17,285	35	15,663	30	10,592	312	191,247
Navires de canal.....	—	—	1	3,543	15	41,298	3	6,870	2	5,261	2	4,955	8	19,268	4	6,389	35	87,584
Transporteurs de vrac et navires à caissage des Grands lacs.....	30	434,595	23	286,215	7	76,896	11	139,107	4	55,554	—	—	8	65,389	62	384,261	145	1,442,017
Navires-citernes.....	6	20,487	5	15,606	1	4,680	4	33,523	5	14,305	3	2,848	5	4,368	—	—	29	95,817
Navires-citernes de canal..	—	—	—	—	—	—	4	9,500	7	18,096	5	8,294	11	22,433	2	2,870	29	61,193
Totaux.....	72	481,924	47	324,980	43	132,808	53	222,362	105	151,169	65	33,382	67	127,121	98	404,112	550	1,877,858

Appendice «A»

TABLEAU 1

FLOTTE CANADIENNE DE COMMERCE
(Navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus)

Navires océaniques (trafic étranger)			
Navires de charge, construction de guerre: 10,000 tonnes			
Autres navires de charge.....			
Navires-citernes.....			
3			
43,715			
4			
64,915			
81			
240,227			
82			
235,032			
13			
49,511			
14			
56,579			
94			
289,738			
96			
291,611			
172			
1,350,625			
178			
1,483,048			
32			
76,709			
33			
78,881			
204			
1,427,334			
211			
1,561,929			
Résumé			
Navires de charge et navires à passagers.....			
Navires-citernes.....			
255			
1,619,382			
263			
1,767,810			
46			
141,405			
48			
150,645			
301			
1,760,787			
311			
1,918,455			
NAVIRES CANADIENS INSCRITS AU REGISTRE DU ROYAUME-UNI			
Transférés au registre du R.-U.....			
Navires de ravitaillement prêts.....			
7			
46,962			
5			
36,382			
2			
10,580			
5			
36,382			
7			
46,962			

En 1966, environ 4,100 tonnes de marchandises payantes dont les frais de transport se sont élevés à \$163,000 ont été acheminées vers le Royaume-Uni et l'Europe. Ces chiffres comprennent 200 tonnes de marchandises de l'OTAN, dont la note de transport, \$6,200, a été acquittée par les pays destinataires.

Dégasement des navires marchands

Au cours de l'année financière 1966-1967, le crédit visant le dégazement des navires a été inscrit au budget de la Commission qui l'a administré de la façon suivante :

Deux navires de l'Etat ont été équipés, au coût de \$99,038.91. Une somme de \$12,981.10 a été affectée à l'entretien et à la réparation de six autres navires, portant le total des dépenses à \$112,020.01.

Lois canadiennes sur la navigation côtière

La Commission a continué à faire fonction de conseiller au sujet des exemptions de la loi sur la navigation côtière afin de permettre à des navires battant pavillon étranger d'être affectés provisoirement, en cas d'urgence, à des opérations maritimes côtières. Ces recommandations ont été faites au ministère du Revenu national à la suite d'une enquête minutieuse sur la disponibilité de navires battant pavillon canadien de tonnage pouvant accomplir le travail en question.

Du 1^{er} avril 1966 au 31 mars 1967, on a reçu quinze demandes d'exemption de ce genre, soit pour des voyages uniques, soit pour certaines périodes. La Commission a recommandé l'approbation de onze de ces demandes. Des quatre autres, une a été retirée, une était inutile et deux, nécessitant des recherches plus poussées, étaient encore à l'étude à la fin de l'année financière.

La Commission

Au 31 mars 1967, le personnel de la Commission comptait 29 employés. La somme de leurs traitements annuels s'élevait à \$203,826.00.

Ottawa, le 15 juin 1967.

Le Président,
H. J. DARLING

Le commissaire,
J. C. RUTLEDGE

Le total ci-dessus représente la somme nette des versements après reprise de la subvention des services suivants:

Ile du Prince-Édouard et Nouvelle-Écosse.....	\$5,914
Owen Sound et Ile Manitoulin.....	2,857

On prévoit la reprise d'une autre somme.

Les services de transbordement intraprovinciaux et les installations terminales accessoires qui sont assimilables à une liaison routière sont censés être principalement du ressort provincial.

L'inauguration et le soutien de tout nouveau service côtier dépendront de la participation active des gouvernements provinciaux en cause.

Le tableau V montre le détail des services. (Voir l'appendice E).

Loi aidant à la construction de navires au Canada

Le tableau VI (voir l'appendice F) indique le nombre total et la valeur des déterminations de coût en capital établies par la Commission maritime canadienne pour chaque année financière depuis 1962, en vertu de l'article 3 de la Loi, lequel prévoit une dépréciation accélérée pour la construction de navires ainsi que pour les conversions et les modifications importantes de navires existants. Au total, 208 demandes représentant une valeur de \$41,571,779 ont été étudiées au cours de l'année financière 1966-1967.

Aux termes de l'article 4 de la loi en question, lorsque le produit de la disposition d'un navire sert à un remplacement satisfaisant dans un chantier canadien, la Commission maritime canadienne peut délivrer un certificat permettant l'exonération de la reprise de la dépréciation. Cette disposition a eu pour effet d'encourager les propriétaires à moderniser leur équipement par la construction de navires et la conversion de navires existants. A partir de l'entrée en vigueur de cette loi jusqu'au 31 mars 1966, 373 certificats de ce genre ont été délivrés, représentant un montant total de \$149,250,175.91 qui a été affecté à la construction de navires ou à des conversions importantes dans les chantiers canadiens. Au cours de l'année financière 1966-1967, 33 certificats représentant une valeur de \$4,090,587.05 ont été délivrés. La loi en question a été rappelée le 23 mars 1967 et certaines de ses dispositions ont été incorporées dans la Loi de l'impôt sur le revenu.

Mouvement de cargaisons militaires

Le volume des cargaisons militaires canadiennes et de l'OTAN transportées outre-mer par voie maritime n'a cessé de diminuer au cours des ans, mais le soin de maintenir, au besoin, une liaison entre le ministère de la Défense nationale et les exploitants de navires et de négocier les tarifs de transport océanique applicables à ces marchan-

dises incombe toujours à la Commission.

II. Généralités

Services subventionnés

La Commission maritime canadienne administre les subventions votées par le Parlement, conformément aux dispositions de la Loi sur la Commission maritime canadienne. Au cours de l'année financière 1966-1967 des subventions ont été versées pour des services côtiers et de navigation intérieure seulement; 31 services ont été subventionnés durant cette période, dont trois sur la côte ouest, deux sur les Grands lacs et 26 sur la côte est. Cinq services ont été supprimés et 4 nouveaux services ont été ajoutés.

Les services de la côte est comprennent les services côtiers du fleuve et du golfe Saint-Laurent ainsi que ceux de Terre-Neuve qu'exploitent les chemins de fer Nationaux du Canada sur onze routes différentes des côtes de Terre-Neuve et du Labrador.

Six demandes de subventions ont été reçues et, dans chaque cas, une étude approfondie des services projetés a été effectuée. Quatre de ces mandes ont été approuvées, deux sont encore à l'étude et une, reçue au cours de l'année financière 1965-1966, a été approuvée en 1966-1967. Pour faire face aux frais accrus d'exploitation, on a approuvé l'augmentation des subventions à l'égard de cinq services; on a aussi réduit le montant des subventions à l'égard de deux services.

Deux services ont été fusionnés, ce qui a eu pour effet de réduire le montant de la subvention.

Les fonctionnaires de la Commission maritime canadienne ont fait l'étude et l'inspection de tous les services et ont effectué les relevés nécessaires.

La répartition des subventions versées en 1966-1967, par services provinciaux et services interprovinciaux, est la suivante:

<i>Services interprovinciaux</i>	
Nouvelle-Ecosse — Terre-Neuve.....	\$ 270,000
Nouvelle-Ecosse — Ile du Prince-Edouard.....	830,960
Nouvelle-Ecosse — Nouveau-Brunswick.....	—
Nouveau-Brunswick — Québec.....	—
Ile du Prince-Edouard — Québec.....	35,000
Ile du Prince-Edouard — Terre-Neuve.....	82,900
Ile du Prince-Edouard — Nouvelle-Ecosse.....	278,000
Québec — Nouvelle-Ecosse.....	35,000
Québec — Terre-Neuve.....	75,000

<i>Services provinciaux</i>	
Colombie-Britannique.....	382,000
Nouveau-Brunswick.....	272,067
Terre-Neuve.....	7,246,365
Nouvelle-Ecosse.....	65,654
Québec.....	973,200
Ontario.....	232,838
TOTAL GLOBAL.....	\$10,778,984

Registre des navires

La Commission tient des dossiers détaillés sur les caractéristiques et la propriété de tous les navires, automoteurs et non automoteurs, qui ont une jauge brute de 100 tonneaux ou plus et qui sont inscrits au registre canadien.

Elle s'efforce d'obtenir des renseignements de bonne source sur l'affectation des navires immatriculés au Canada, en plus des renseignements ayant trait aux navires immatriculés à l'étranger qui appartiennent à des Canadiens.

Elle suit le mouvement des marchandises en vrac et des denrées diverses dans les eaux canadiennes et surveille la participation au trafic étranger du Canada des navires battant pavillon canadien. Elle recueille aussi des données sur les services côtiers et les services de ligne ainsi que sur les navires vagabonds océaniques qui entrent dans le canal du Saint-Laurent.

Ces dossiers fournissent les éléments nécessaires aux études de certains facteurs qui influent sur l'industrie maritime au Canada. La Commission observe et inscrit également dans ses dossiers les réalisations et les tendances de l'industrie maritime d'autres pays, aussi bien que les lignes de conduite du gouvernement, la législation, les pratiques et les changements qui interviennent.

Sept des navires battant pavillon du Commonwealth étaient de propriété canadienne et avaient une jauge brute de moins de 1,000 tonneaux, à l'exception d'un des quatre navires de charge compris dans ce groupe. Les autres étaient deux navires-citernes et un chaland. Ils ont transporté au total, pour l'année, 134,772 tonnes de marchandises, soit moins de 1 p. 100 par rapport au chiffre comparatif de l'année dernière, en raison du grand nombre de navires de cette catégorie qui sont revenus à l'immatriculation canadienne en 1965. Les chiffres qui suivent indiquent la participation au transport de vrac des navires immatriculés hors du Canada, en 1966, soit un total de 1,677,156 tonnes:

Minéral de fer.....	516,017
Pétrole et produits du pétrole.....	497,603
Charbon.....	384,244
Gypse.....	148,155
Grains.....	50,070
Minéral de cuivre et concentrés.....	51,693
Toutes autres cargaisons en vrac.....	29,374
	<u>1,677,156</u>

Les navires battant pavillon de pays du Commonwealth ont joué un rôle prépondérant dans le transport du minéral de fer à partir de Wabana; de fait, leur participation s'établit à près de 90 p. 100. Ils ont aussi transporté 60 p. 100 du gypse de Little Narrows à des lieux de destination au Canada, ainsi que 28 p. 100 des expéditions intérieures de minéral de fer provenant de Sept-Iles et 29 p. 100 de celles de charbon provenant de Sydney vers d'autres ports côtiers du Canada.

Chiffres définitifs de 1965—Trafic côtier apparent

Le tableau qui suit donne les chiffres concernant les principales denrées transportées par les navires côtiers:

<i>Denrée</i>	<i>Tonnes courtes</i>	<i>Pour- centage</i>
Grains.....	12,114,891	22.7
Pétrole et produits de pétrole.....	11,181,075	20.9
Bois à pâte.....	7,157,671	13.4
Billies, perches, poteaux, etc.....	5,178,788	9.7
Minéral de fer.....	2,497,664	4.7
Sable, gravier et pierre.....	2,107,695	4.0
Pierre calcaire et dolomite.....	1,621,185	3.0
Minéral d'iliménite.....	1,430,615	2.7
Etelles.....	1,015,182	1.9
Charbon et coke.....	1,004,307	1.9
Ciment.....	909,679	1.7
Sel.....	665,284	1.2
Papier à journal et autre papier.....	596,096	1.1
Pâte de bois.....	550,208	1.0
Gypse.....	537,780	1.0
Produits chimiques.....	522,323	1.0
Bois d'oeuvre.....	432,814	.8
Autres produits manufacturés.....	371,572	.7
Plaques et tôles d'acier.....	323,666	.6
Autres produits miniers.....	202,841	.4
Toutes autres denrées.....	2,993,015	5.6
	<u>53,414,081</u>	<u>100.00</u>

Diminution

Minéral d'ilménite.....	428,295
Pâte de bois.....	275,111
Sable, gravier et pierre.....	202,867
Papier à journal et autre papier.....	199,388
Gypse.....	136,511
Bois d'oeuvre.....	6,996
	<u>1,249,168</u>

Trente-neuf navires de pays du Commonwealth non immatriculés au Canada, un navire immatriculé dans la république d'Irlande et deux navires-citernes immatriculés à l'étranger se sont livrés au cabotage en 1966. Les navires-citernes, en vertu de dispenses de l'application des lois sur la navigation côtière, ont reçu la permission d'aider, en deux cas d'urgence, au transport d'essence et de mazout.

Les cargaisons transportées par ces 42 navires ne battant pas pavillon canadien ont atteint au total 1,741,005 tonnes, soit 2.9 p. 100 de tout le trafic côtier pour l'année civile. A titre de comparaison, ce chiffre représente une régression de 57 p. 100 des marchandises transportées par ces navires en 1965 et démontre l'efficacité des lois restrictives appliquées l'année dernière à certaines régions géographiques du Canada.

En 1966, la moitié des navires battant pavillon étranger étaient affectés au transport de vrac, principalement sur la côte est du Canada. En outre, sept navires-citernes desservaient les ports des provinces Maritimes et de Terre-Neuve. Quatre navires participaient, à différentes périodes, aux services côtiers de ligne régulière et les autres s'occupaient de divers trafics, y compris le transport intercoûtier. Les zones de trafic de ces navires et le nombre de tonnes qu'ils ont transportées sont les suivants :

<i>Grands lacs.....</i>	<i>—</i>
<i>Des Grands lacs au Saint-Laurent.....</i>	<i>—</i>
<i>Des Grands lacs à la côte est.....</i>	<i>58,451</i>
<i>Des Grands lacs à Terre-Neuve.....</i>	<i>—</i>
<i>Saint-Laurent.....</i>	<i>50,410</i>
<i>Du Saint-Laurent aux Grands lacs.....</i>	<i>—</i>
<i>Du Saint-Laurent à la côte est.....</i>	<i>70,302</i>
<i>Du Saint-Laurent à Terre-Neuve.....</i>	<i>25,457</i>
<i>Du Saint-Laurent à l'Arctique.....</i>	<i>7,012</i>
<i>Terre-Neuve.....</i>	<i>92,088</i>
<i>De Terre-Neuve aux Grands lacs.....</i>	<i>93,225</i>
<i>De Terre-Neuve au Saint-Laurent.....</i>	<i>—</i>
<i>De Terre-Neuve à la côte est.....</i>	<i>470,773</i>
<i>Côte est.....</i>	<i>158,469</i>
<i>De la côte est aux Grands lacs.....</i>	<i>16,307</i>
<i>De la côte est au Saint-Laurent.....</i>	<i>604,511</i>
<i>De la côte est à Terre-Neuve.....</i>	<i>65,766</i>
<i>Intercôtier.....</i>	<i>20,122</i>
<i>Côte du Pacifique.....</i>	<i>100</i>
<i>Est de l'Arctique.....</i>	<i>56</i>
<i>De l'Est de l'Arctique au Saint-Laurent.....</i>	<i>7,956</i>
	<u>1,741,005</u>

Tonnes

Voici la répartition de ces navires, par pays d'immatriculation :

Pays d'immatriculation		Nombre de navires		Nombre de voyages	
Allemagne de l'Ouest	99	264	5	13	1
Belgique	2	5	1	21	3
Danemark	7	13	4	36	11
Espagne	1	1	2	11	7
Finlande	2	2	3	4	3
Formose (Taiwan)	2	2	4	36	11
France	11	11	36	11	7
Ghana	7	7	11	11	7
Gibraltar	1	1	68	1	1
Grèce	36	68	8	17	27
Irlande	8	8	17	27	13
Israël	13	13	20	28	40
Italie	9	9	20	28	40
Japon	28	28	2	2	2
Liban	2	2	123	236	11
Liberia	65	118	236	11	9
Norvège	118	236	11	9	25
Panama	9	9	67	11	238
Pays-Bas	25	67	11	238	8
Royaume-Uni	100	238	8	103	3
Russie	4	4	103	3	1
Suède	41	41	1	1	23
Suisse	2	2	1,354	623	1,354
Tchécoslovaquie	1	1	623	1,354	1,354
Yugoslavie	13	23	1,354	623	1,354

La navigation côtière au Canada—1966 (année civile)

Suivant les estimations provisoires, les marchandises transportées en 1966 par voie maritime par les navires côtiers du Canada ont atteint 60,920,683 tonnes, chiffre qui comprend le trafic entre les ports canadiens sur les Grands lacs. Ceci représente une augmentation de plus de 7,500,000 tonnes par rapport aux chiffres définitifs de 1965. La différence de tonnage entre les chiffres définitifs de 1965 et les chiffres préliminaires de 1966 est attribuable à la diminution ou à l'augmentation du volume des denrées énumérées ci-après :

Augmentation		Tonnes	
Billés, perches, poteaux, etc.	2,808,648	2,330,096	1,046,856
Grains	2,330,096	1,034,600	661,537
Bois à pâte	1,046,856	1,034,600	661,537
Mineral de fer	1,034,600	325,935	159,695
Pétrole et produits de pétrole	661,537	96,471	61,488
Charbon et coke	325,935	96,471	61,488
Sel	159,695	11,823	125,081
Plaques et feuilles d'acier	96,471	11,823	125,081
Ciment	93,540	11,823	125,081
Ereilles	61,488	11,823	125,081
Pierre calcaire et dolomite	61,488	11,823	125,081
Toutes autres denrées	125,081	8,755,770	8,755,770

Le tableau ci-dessus comprend les cargaisons liquides et solides, en tonnes de 2,000 livres. En 1966, la participation des navires immatriculés au Canada a porté presque entièrement sur le trafic avec les Etats-Unis, en particulier sur le trafic à destination et en provenance des ports américains des Grands lacs.

Le tableau IV (appendice D) montre la participation des navires battant pavillon canadien et celle des navires d'autres pays qui sont affectés au transport transocéanique des cargaisons solides, à l'exclusion du trafic avec ou via les Etats-Unis d'Amérique.

Services de ligne

En 1966, les services de ligne océaniques exploités à partir de ports canadiens et affectés au trafic d'exportation du Canada étaient au nombre de 167, dont quatre étaient assurés par des compagnies canadiennes utilisant des navires étrangers affrétés.

Dans l'Est du Canada, les services de ligne exploités à partir de ports du fleuve et du golfe Saint-Laurent et des provinces de l'Atlantique étaient au nombre de 100, dont 47 desservaient également les Grands lacs. Ces cent services se répartissent ainsi: 23 vers le Royaume-Uni; 26 vers le nord et le nord-ouest de l'Europe; 7 vers la Méditerranée; 4 vers le Proche-Orient, l'Inde et le Pakistan; 8 vers l'Extrême-Orient; 5 vers l'Afrique occidentale, l'Afrique du Sud et l'Afrique orientale; 10 vers les Caraïbes; 3 vers l'Amérique centrale (côtes de l'est et de l'ouest) et le Mexique; 9 vers l'Amérique du sud (côtes de l'est et de l'ouest); et 5 vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande.

Des ports de la côte du Pacifique, les services de ligne assurant la liaison avec les pays énumérés ci-après étaient au nombre de 67, dont 6 vers le Royaume-Uni; 8 vers le nord et le sud de l'Europe continentale; 4 vers la Méditerranée; 5 vers le Proche-Orient, l'Inde et le Pakistan; 13 vers l'Extrême-Orient; 1 vers l'Afrique (côtes sud et est); 3 vers les Caraïbes; 6 vers l'Amérique centrale (côtes est et ouest) et le Mexique; 4 vers l'Amérique du Sud (côtes est et ouest); 9 vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande; 7 vers les îles du Pacifique et 1 autour du globe.

Les principaux pays participants ont assuré les services de ligne suivants: Royaume-Uni, 24; Etats-Unis, 20; Japon, 12; Norvège, 12; Suède, 10; Allemagne, 8; Canada, 7; Pays-Bas, 6; tous les autres pays, 68.

Traffic direct entre les Grands lacs et les ports d'outre-mer

En 1966, 623 navires immatriculés dans d'autres pays que le Canada sont entrés dans la voie maritime du Saint-Laurent et ont effectué 1,354 voyages à partir de ports d'outre-mer. Trois cent neuf de ces navires étaient des navires de charge et un était un navire-citerne affecté aux services de ligne réguliers; 275 autres navires de charge et 39 navires-citernes ont assuré des services de tramping.

registre des Bahamas des navires du canal *Graimnolor* et *Battleford* et de la désaffectation du *John Ericksson*, navire à dos de baleine des lacs supérieurs, qui ne sera plus utilisé comme transporteur commercial. Des augmentations de jauge brute ont été enregistrées au cours de l'année dans le cas des navires de lac *Cedarbranch* et *Hallfax* et dans celui du navire côtier *Pierre-Radisson*, par suite de la modification de la charpente de ces navires. De légères corrections apportées aux chiffres de l'immatriculation expliquent la faible diminution de la jauge brute des navires de lac *Comaundoc* et *Seaway Queen*.

Outre les navires inscrits au registre au Royaume-Uni en vertu d'ententes de transfert ou susceptibles d'être transférés à l'immatriculation canadienne, 35 navires d'une jauge brute de 1,000 tonneaux ou plus appartiennent à des armateurs canadiens, dont 11 sont immatriculés au Royaume-Uni, 9 dans d'autres pays du Commonwealth et 15 dans des pays étrangers.

Les tableaux II et III (voir les appendices B et C) énumèrent par groupes de jauge et d'âge les navires de commerce automobiles de 100 tonneaux de jauge brute ou plus qui sont immatriculés au Canada. Comme on peut le voir ci-dessous, un grand nombre de vieux navires sont encore en service.

Navires à passagers, navires de charge, navires-citernes, divers	25 ans	20 ans et moins de 50	50 ans ou plus	Total
Navires de canal (navires de charge et navires-citernes).....	32	26	6	64
Transporteurs de vrac et navires à caissage des Grands lacs.....	75	8	62	145
Transbordeurs.....	76	23	8	107
Remorqueurs.....	95	60	35	190
Bateaux de pêche.....	339	53	3	395
	830	268	144	1,242

Volume du trafic maritime international du Canada

Trafic maritime international du Canada pendant les années civiles 1965 et 1966, y compris le trafic avec les États-Unis, le Groenland et les îles Saint-Pierre et Miquelon, et participation des navires battant pavillon canadien au trafic total:

Participation des navires battant pavillon canadien	1965 (Chiffres définitifs)	1966 (Chiffres préliminaires)	Augmentations ou diminutions	Augmentations ou diminutions en %
Exportations, chargées	53,644,740 (tonnes)	52,894,546	750,194 (Dim.)	1.4%
Importations, déchargées	135,790,161 (tonnes)	136,986,874	1,196,713 (Augm.)	0.9%
Trafic total	34,825,588 (tonnes)	42,090,626	7,265,038 (Augm.)	20.9%
Pourcentage	25.65	30.73		

11 ans et de construction canadienne, à une entreprise des îles Bahamas. Les sept acquisitions comprennent, d'une part, des navires neufs de construction canadienne et, d'autre part, des navires importés de produit trois navires: le navire-citerne *Imperial Acadia* et le trans-bordeur *Sieur d'Amours* pour la côte est et le fleuve Saint-Laurent et le *Queen of Prince Rupert* pour le service de transbordement de la côte du Pacifique. Les quatre navires importés pour le trafic côtier sont les navires de charge *Ghislain* et *Humberbrook*, construits au Royaume-Uni et respectivement âgés de 17 et 14 ans, et le *Leif Eriksson*, transbordeur construit en Allemagne en 1964. Ces trois navires étaient destinés aux eaux canadiennes de l'est. Le *Trailer Princess* de 22 ans, péniche de débarquement de guerre construite aux Etats-Unis, a été importé au Canada en 1965, y a été transformé en transbordeur remorqueur et a été mis en service l'année dernière sur la côte de la Colombie-Britannique.

Plus de la moitié des augmentations nettes de l'année est cons-tituée par des additions à la flotte des Grands lacs, laquelle a reçu 15 navires d'une jauge brute globale de 159,059 tonneaux et a perdu 8 navires d'une jauge brute globale de 24,464 tonneaux. Les navires neufs sortis des chantiers canadiens représentent un peu plus de 57 p. 100 du tonnage dont on a fait l'acquisition au cours de l'année pour les lacs. Il s'agit de cinq transporteurs de vrac de 712 pieds, dont deux sont autodéchargeurs; le *A. S. Glossbrenner*, le *Mammothlin*, le *Maple-cliffe Hall*, le *Richelieu* et le *Simcoe*. De nouveau en 1966, comme l'année précédente, un certain nombre de navires des lacs supérieurs, construits aux Etats-Unis il y a soixante ans ont été importés au Canada, de sorte qu'aujourd'hui plus du tiers de toute la flotte canadienne des Grands lacs se compose de navires construits aux Etats-Unis d'Amérique il y a plus de vingt-deux ans, 71 en tout, dont 57 ont vu le jour avant la première Grande Guerre. Ceux de cette catégorie qui ont été importés en 1966 comprennent le *Augustus B. Wolvin*, le *Goudreau*, le *Heron Bay*, le *Martha Hindman*, le *Meaford*, le *Michipicoten*, le *Stonewall*. Leur jauge représente plus de 40 p. 100 des acquisitions faites l'an dernier pour la flotte des lacs. Le reste des nouveaux navires comprend le *Dolomite*, autre navire de lac construit aux Etats-Unis, autodéchargeur de 70 ans, qui a été transféré du registre des Bermudes à celui du Canada, et, finalement, le navire-citerne *Lake Transport*, de construction canadienne et vieux de 36 ans, apparemment demeuré navire automoteur en 1966.

Plusieurs des navires que la flotte des lacs ne possède plus ont été envoyés aux démolisseurs. Le navire de canal *Glennig* et le navire des lacs supérieurs *L. A. McCornodale* ont été effectivement démolis et deux autres navires de canal, le *Brookdale* et le *Valleydale* ont été vendus pour la ferraille. Le navire des lacs supérieurs *Bayton* a également été vendu pour la ferraille; plus tard, il a été dégradé et coulé dans le lac Michigan. Les trois autres radiations découlent du transfert au

VINGTIÈME RAPPORT ANNUEL

I. Transport maritime

Sauf indication contraire, le présent rapport porte sur la période allant du 1^{er} avril 1966 au 31 mars 1967.

Au cours de l'année écoulée, la flotte canadienne des navires de commerce dont la jauge brute est de 1,000 tonneaux ou plus a accusé une augmentation nette de dix navires et de 167,668 tonneaux de jauge brute. Voir le tableau I (appendice A) pour la comparaison avec l'année précédente.

Dans l'ensemble, 23 navires sont venus s'ajouter, soit un apport de 207,350 tonneaux de jauge brute, tandis que treize navires d'une jauge brute globale de 49,662 tonneaux ont été retirés du service pendant cette période.

Au nombre des acquisitions figurent neuf navires neufs qui sont sortis des chantiers canadiens et qui sont venus grossir de 127,692 tonneaux de jauge brute le volume total de la flotte. Treize navires de construction étrangère, dont aucun n'était neuf, ont été importés; ils représentent 36 p. 100 du tonnage nouvellement acquis pendant l'année. Un navire-citernes, qu'on croyait avoir été converti en chaland, a été réintégré dans la flotte automotrice des lacs. Ces acquisitions, ainsi que les modifications apportées au tonnage de trois autres navires, représentent les augmentations de 1966.

Les diminutions s'expliquent ainsi: deux navires ont été transférés à un autre registre d'immatriculation du Commonwealth, cinq ont été vendus à des acheteurs étrangers pour service à l'extérieur du Canada, deux ont été démolis, trois ont été vendus pour la ferraille et un autre, le dernier navire de lac à dos de baleine, a été donné par ses armateurs pour servir de musée maritime.

Le tonnage de la flotte océanique a augmenté lorsque le transporteur de minerai et de pétrole *H 1070*, de construction canadienne, a été immatriculé en juin et a entrepris en juillet son premier voyage avec une cargaison destinée à la Belgique. Ont été également affectés au transport océanique pendant de courtes périodes au cours de l'hiver, entre décembre et avril, trois navires de la flotte côtière et trois navires de la flotte des Grands lacs, qui ont tous effectué des voyages transatlantiques pendant cette période.

La flotte des bâtiments côtiers s'est accrue de sept navires. Toutefois, elle a perdu les cinq navires susmentionnés par suite de leur vente à des armateurs non canadiens et de leur transfert à d'autres registres. Ces navires sont: les trois navires de croisière du Saguenay, *Richelieu*, *Saint-Laurent* et *Tadoussac*, à des armateurs belges; le *Highliner*, navire de charge construit au Royaume-Uni après la guerre, à des armateurs cypristes; le navire à conteneurs *Clifford J. Rogers*, âgé de

L'honorable JOHN W. PICKERSGILL, C. P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur,
Conformément aux dispositions de l'article 13 de la Loi
sur la Commission maritime canadienne, 1947, j'ai l'honneur
de vous présenter le rapport de la Commission maritime
canadienne portant sur la période comprise entre le 1^{er} avril
1966 et le 31 mars 1967.

Le Président,
H. J. DARLING

OTTAWA,
le 15 juin 1967

N. de cat.: TM1-1967

ROGER DUHAMEL, M.S.R.C.
Imprimeur de la Reine et Contrôleur de la Papeterie
Ottawa, 1967

③

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 15 JUIN 1967

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

VINGTIÈME RAPPORT

PRÉSENTÉ EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE LA
LOI SUR LA COMMISSION MARITIME CANADIENNE, 1947

LE 15 JUIN 1967

COMMISSION MARITIME CANADIENNE

DE LA

VINGTIÈME RAPPORT

AUG 13 1986

